

Catalogue 52-216 Annual

Catalogue 52-216 Annuel

Rail in Canada

1990

Le transport ferroviaire au Canada

1990



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Yasmin Sheikh
Surface and Marine Transport Section,
Transportation Division

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 613-951-2518, FAX: 613-951-0579) or to the Statistics Canada reference centre in:

| | | | |
|------------|------------|-----------|------------|
| St. John's | (772-4073) | Winnipeg | (983-4020) |
| Halifax | (426-5331) | Regina | (780-5405) |
| Montreal | (283-5725) | Edmonton | (495-3027) |
| Ottawa | (951-8116) | Calgary | (292-6717) |
| Toronto | (973-6586) | Vancouver | (666-3691) |

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

| | |
|---|---------------------------|
| Newfoundland and Labrador | 1-800-563-4255 |
| Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island | 1-800-565-7192 |
| Quebec | 1-800-361-2831 |
| Ontario | 1-800-263-1136 |
| Manitoba | 1-800-542-3404 |
| Saskatchewan | 1-800-667-7164 |
| Alberta | 1-800-282-3907 |
| Southern Alberta | 1-800-472-9708 |
| British Columbia (South and Central) | 1-800-663-1551 |
| Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.) | Zénith 0-8913 |
| Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.) | Call collect 403-495-3028 |

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only 1(416)973-8018

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Yasmin Sheikh
Section des transports de surface et maritime,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 613-951-2518, FAX: 613-951-0579) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

| | | | |
|------------|------------|-----------|------------|
| St. John's | (772-4073) | Winnipeg | (983-4020) |
| Halifax | (426-5331) | Regina | (780-5405) |
| Montréal | (283-5725) | Edmonton | (495-3027) |
| Ottawa | (951-8116) | Calgary | (292-6717) |
| Toronto | (973-6586) | Vancouver | (666-3691) |

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

| | |
|---|---------------------------------------|
| Terre-Neuve et Labrador | 1-800-563-4255 |
| Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard | 1-800-565-7192 |
| Québec | 1-800-361-2831 |
| Ontario | 1-800-263-1136 |
| Manitoba | 1-800-542-3404 |
| Saskatchewan | 1-800-667-7164 |
| Alberta | 1-800-282-3907 |
| Sud de l'Alberta | 1-800-472-9708 |
| Colombie-Britannique (sud et centrale) | 1-800-663-1551 |
| Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.) | Zénith 0-8913 |
| Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.) | Appelez à frais virés au 403-495-3028 |

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement 1(416)973-8018



Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Rail in Canada

1990

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le transport ferroviaire au Canada

1990

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1992

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Chief, Author
Services, Publications Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

July 1992

Price: Canada: \$45.00
United States: US\$54.00
Other Countries: US\$63.00

Catalogue 52-216

ISSN 0843-4530

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1992

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services
aux auteurs, Division des publications, Statistique
Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Juillet 1992

Prix : Canada : 45 \$
États-Unis : 54 \$ US
Autres pays : 63 \$ US

Catalogue 52-216

ISSN 0843-4530

Ottawa



Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system
to a long-standing cooperation involving Statistics
Canada, the citizens of Canada, its businesses
and governments. Accurate and timely statistical
information could not be produced without their
continued cooperation and goodwill.*

Note de reconnaissance

*Le succès du système du Canada repose
sur un partenariat bien établi entre Statistique
Canada et la population, les entreprises et
les administrations canadiennes. Sans cette
collaboration et cette bonne volonté, il serait
impossible de produire des statistiques
précises et actuelles.*

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **David J. Dodds**, director, and **Jim Cain**, Chief, Surface and Marine Transport Section. **Yasmin Sheikh** was the principal author. **Angus MacLean** provided technical support and coordinated the publication.

Remerciement

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction générale de **David J. Dodds**, directeur, et **Jim Cain**, chef de la section des transport de surface et maritimes, **Yasmin Sheikh** en est l'auteur principal et **Angus MacLean** a fourni le travail de soutien technique et de coordination de la publication.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.





AVIS AUX UTILISATEURS DES DONNÉES SUR LE TRANSPORT

DIVISION DES TRANSPORTS

À l'attention du coordonnateur de la commercialisation

Immeuble Jean Talon, 12 A-7 étage

Ottawa (Ontario)

K1A 0T6

FACSIMILÉ: (613) 951-0579

52-216 1990

AUG 5 1992



ATTENTION USERS OF TRANSPORTATION DATA

TRANSPORTATION DIVISION

52-216 1990

Attention: Marketing Coordinator

Jean Talon Building, 12 A-7

Ottawa, Ontario

K1A OT6

AUG 5 1992

FAX: (613) 951-0579

Information on special customized tabulations and market share analysis offered by the Transportation Division may be obtained by completing this form and send by mail or FAX to the address above.

Table of Contents

| | Page |
|--|------|
| Rail in Canada | |
| Content, Design and Objectives of the Publication | 6 |
| Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry | 7 |
| Competition and Cooperation with Other Modes | 9 |
| Highlights | 11 |
| Chapter 1 | |
| General Overview | 15 |
| Carrier Activity | 15 |
| Operating and Financial Indicators, 1985-90 | 19 |
| Chapter 2 | |
| Financial, Property Accounts and Inventory Statistics | 23 |
| Operating Revenues and Expenses: Industry Total and Carrier Shares | 23 |
| Operating Revenues by Carrier and Source | 25 |
| Operating Expenses by Source, 1985-1990 | 28 |
| Balance Sheet and Property Accounts | 29 |
| Financial Ratios | 29 |
| Inventory of Equipment in Service | 42 |
| Chapter 3 | |
| Operating and Fuel Statistics | 45 |
| Track Operated | 45 |
| Fuel and Power Consumed by Motive Equipment | 50 |

Table des matières

| | Page |
|---|------|
| Le transport ferroviaire au Canada | |
| Contenu, plan et objectifs de la publication | 6 |
| Évolution et réglementation de l'industrie du transport ferroviaire au Canada | 7 |
| Concurrence et coopération avec les autres modes de transport | 9 |
| Faits saillant | 11 |
| Chapitre 1 | |
| Aperçu Général | 15 |
| Activité des transporteurs | 15 |
| Indicateurs opérationnels et financiers, 1985-1990 | 19 |
| Chapitre 2 | |
| Statistiques financières, comptes d'immobilisation et inventaires | 23 |
| Recettes et frais d'exploitation: total de l'industrie et parts des transporteurs | 23 |
| Recettes d'exploitation selon le transporteur et la source | 25 |
| Dépenses d'exploitation selon la source, 1985-1990 | 28 |
| Bilan et comptes d'immobilisation | 29 |
| Ratios financiers | 29 |
| Inventaire du matériel en service | 42 |
| Chapitre 3 | |
| Statistiques d'exploitation et de carburants | 45 |
| Voies exploitées | 45 |
| Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices | 50 |

Table of Contents – Continued

| | Page |
|---|------|
| Chapter 3 – Concluded | |
| Operating Indicators | 51 |
| Traffic Statistics | 55 |
| Chapter 4 | |
| Employment and Compensation | 61 |
| Summary of Employment Statistics by Function | 61 |
| Summary Statistics by Class of Carrier | 65 |
| Summary Statistics by Occupational Classifications | 65 |
| Chapter 5 | |
| Commodity Statistics | 69 |
| Introduction | 69 |
| Total Freight Tonnage by Commodity Section | 70 |
| Provincial Freight Tonnage by Commodity Section | 70 |
| Leading Commodities Handled | 86 |
| Carrier Freight Tonnage by Commodity Section and Major Commodities | 86 |
| Chapter 6 | |
| Commodity Origin and Destination | 110 |
| Introduction | 110 |
| Commodity Flows | 110 |
| Major Commodity Movements by Region | 120 |
| Revenues, Tonnes and the Number of Railway Cars, by Commodity Group | 121 |
| Chapter 7 | |
| Financial and Traffic Statistics by Quarter 1989-1992 | 145 |
| Introduction | 145 |
| Summary Statistics: 1990 versus 1991 | 145 |
| Summary Statistics: January-March, 1991 versus 1992 | 146 |

Table des matières – suite

| | Page |
|--|------|
| Chapitre 3 – fin | |
| Indicateurs opérationnels | 51 |
| Statistiques du trafic | 55 |
| Chapitre 4 | |
| Effectif et rémunération | 61 |
| Statistiques sommaires selon la fonction | 61 |
| Statistiques sommaires selon la catégorie des transporteurs | 65 |
| Statistiques sommaires selon la catégorie professionnelle | 65 |
| Chapitre 5 | |
| Statistiques sur les marchandises | 69 |
| Introduction | 69 |
| Tonnage total selon la catégorie de marchandises | 70 |
| Tonnage selon la province et la catégorie de marchandises | 70 |
| Principales marchandises | 86 |
| Tonnage selon la catégorie de marchandises et les principales marchandises | 86 |
| Chapitre 6 | |
| Origine et destination des marchandises transportées | 110 |
| Introduction | 110 |
| Flux des marchandises | 110 |
| Mouvements des principales marchandises selon la région | 120 |
| Recettes, tonnages et nombre de wagons, selon le groupe de marchandises | 121 |
| Chapitre 7 | |
| Statistiques financières et du trafic selon le trimestre, 1989-1992 | 145 |
| Introduction | 145 |
| Statistiques sommaires: 1990 et 1991 | 145 |
| Statistiques sommaires: Janvier-mars, 1991 et 1992 | 146 |

Table of Contents – Continued

| | Page |
|---|------------|
| Chapter 8 | |
| Special Studies | 149 |
| Intercity Passenger Travel: A Comparison of Rail and Bus, 1981-1990 | 149 |
| International Commodity Origin and Destination, 1990 | 163 |
| Chapter 9 | |
| Survey Concepts and Data Limitations | 189 |
| Collection Authorities and Related Classifications | 189 |
| Survey Methodology, Coverage and Data Limitations | 190 |
| Financial, Operating and Carloading statistics | 190 |
| Commodity origin and destination statistics | 191 |
| Glossary | 193 |

Table des matières – suite

| | Page |
|---|------------|
| Chapitre 8 | |
| Étude spéciales | 149 |
| Transport interurbain des passagers: Une comparaison des services de transports par train et par autobus, 1981-1990 | 149 |
| Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises, 1990 | 163 |
| Chapitre 9 | |
| Concepts d'enquête et limites des données | 189 |
| Organismes de collecte et classifications connexes | 189 |
| Méthodes et champs d'enquêtes et limite des données | 190 |
| Statistiques financières, opérationnelles et de chargements de wagons | 190 |
| Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises | 191 |
| Glossaire | 193 |

Content, Design and Objectives of the Publication

This publication provides users with basic as well as detailed information relating to the size and structure of the Canadian rail transport industry. It contains a number of graphic presentations which highlight financial and operating indicators over selected time periods.

In the opening chapter, a general overview of the rail industry is presented, focusing on global variables extending over a 6 year period. The six core-chapters that follow provide more in-depth analysis on the economic performance, operating and financial structure and equipment use over shorter time frames. In addition, the publication contains a provincial and territorial origin and destination data series supplied by the National Transportation Agency. These statistics provide tonnage and revenue information for the movement of freight transported by the Canadian National and Canadian Pacific railways, including the cargo interlined with other carriers.

This publication also provides a brief historical presentation on the evolution and regulation of Canada's rail industry. As well, it contains a short discussion on the level of competition and cooperation between railways and other modes of transportation.

Finally, the publication includes the following two special studies:

- Intercity Passenger Travel: A Comparison of Rail and Bus, 1981-1990.
- International Commodity Origin and Destination, 1990.

Note: *Data contained in this publication were released in three separate publications, prior to 1987:*

Railway Transport in Canada:

*General Statistics (Catalogue No. 52-215)
Commodity Statistics (Catalogue No. 52-211)
Commodity Origin and Destination Statistics
(Catalogue No. 52-214)*

Contenu, plan et objectifs de la publication

La présente publication vise à fournir aux utilisateurs des renseignements tant fondamentaux que détaillés sur la taille et la structure du secteur du transport ferroviaire canadien, d'un point de vue financier et opérationnel. Elle contient un certain nombre de graphiques illustrant des séries chronologiques et des indicateurs financiers et opérationnels sur des périodes données.

Le premier chapitre présente une vue d'ensemble du secteur ferroviaire, notamment des variables générales s'étendant sur une période de 6 ans. Les six principaux chapitres suivants fournissent une analyse plus approfondie de la performance économique, des résultats de la structure financière et de l'utilisation du matériel, sur de plus courtes périodes. La publication contient également une série de données sur les origines et destinations provinciales et territoriales du fret, provenant de l'Office national des transports du Canada. Ces statistiques portent sur le tonnage et les recettes liés aux marchandises transportées par le Canadien National et le Canadien Pacifique, y compris l'intertransport de marchandises.

Cette publication fournit aussi un aperçu historique des principaux événements et de la réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada. La publication contient également un résumé du niveau de concurrence et de collaboration entre les chemins de fer et les différents modes de transport.

Enfin, la publication renferme les deux études spéciales suivantes:

- Transport interurbain de voyageurs: une comparaison des transports par train et par autobus, 1981-1990
- Origine et destination des mouvements internationaux des marchandises, 1990

Note: *Cette publication renferme des données antérieurement fournies dans trois catalogues avant 1987:*

Le transport ferroviaire au Canada:

*Statistiques générales (n° 52-215 au catalogue)
Statistiques de marchandises (n° 52-211
au catalogue)
Statistiques sur l'origine et la destination
des marchandises (n° 52-214 au catalogue)*

Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry

Rich in history, Canada's rail industry has been serving people and communities since 1836, when the St. Jean-Laprairie line was opened. The 1850s saw the arrival of the Grand Trunk and Great Western Railway companies and less than three decades later, the Intercolonial and the Canadian Pacific Railways (CPR) – Canada's first transcontinental system, were built. By 1918, following the appointment of a Railway Inquiry Commission, the Canadian National Railways (CNR) was founded, incorporating a number of railways, including the Grand Trunk and Intercolonial, into one government owned enterprise.

In the years that followed, Canada's rail industry laid the foundation for economic growth and prosperity, providing indispensable transportation services to forest, mine and agricultural industries. Its contributions extended deeply into the social fabric of Canadian tradition, linking people and communities from coast to coast and providing essential transportation services to and from remote areas. Adapting readily to a rapidly changing environment, it quickly became a key factor in marine export activities and played a vital role in the efficient distribution of goods imported from foreign countries.

During this period, however, Canadian railway companies had to conform to the policies of a regulatory framework designed to promote regional and industrial expansion and encourage trade with other countries. In this, Canadian railway carriers were often expected to provide services which would benefit more the industry served than the railways themselves. A prime example was the statutory rates on grain shipments transported to Canadian ports, as a result of the signing of the **Crow's Nest Pass Agreement** in 1897. Initially, the agreement only applied to the transportation of certain types of grains, moved along specific routes by Canadian Pacific railways. However, over the next thirty years, revisions to the Crow's Nest Pass Agreement, and new agreements implemented by the **Board of Railway Commissioners**, saw the application of statutory rates to a variety of grain and grain by-products, as well as to the operations of the Canadian National railway. It is noted however, that during this period, Canadian railways did benefit from some concessions in the form of land acquisitions.

In addition, this period saw the passing of the **Maritime Freight Rate Act**, in 1927, prescribing a reduction of tariffs for the movement of certain commodities in Eastern Canada. Carriers were granted subsidies as compensation for some of the losses incurred from these statutory rates.

Évolution et réglementation de l'industrie du transport ferroviaire au Canada

Riches d'histoire, les compagnies ferroviaires du Canada desservent la population et les collectivités depuis 1836, soit depuis l'ouverture de la ligne entre St-Jean et Laprairie. Les années 1850 ont marqué l'avènement du Grand-Tronc et de la Great Western Railways, puis moins de trois décennies plus tard, celle du chemin de fer Intercolonial et du Canadien Pacifique (CP) – le premier chemin de fer transcontinental du Canada. En 1918, suite à la nomination de la Commission d'enquête sur les chemins de fer, les Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) étaient créés, incorporant un certain nombre de chemins de fer, y compris le Grand-Tronc et l'Intercolonial, en une seule entreprise publique.

Au cours des années qui ont suivi, le secteur du transport ferroviaire canadien a jeté les bases nécessaires à la croissance économique et à la prospérité, assurant des services de transport indispensables aux secteurs des forêts, des mines et de l'agriculture. Son apport allait s'étendre au tissu social de la civilisation canadienne, en établissant un lien entre les populations et les collectivités d'un bout à l'autre du pays et en fournissant des services de transport essentiels aux régions éloignées. Le secteur ferroviaire s'est vite adapté à l'évolution rapide du milieu et est devenu aussitôt un facteur clé dans les activités d'exportations maritimes; il a par ailleurs joué un rôle vital dans la distribution efficace des produits importés des pays étrangers.

Durant cette période, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû toutefois se conformer à des règlements visant à promouvoir l'expansion régionale et industrielle et à encourager le commerce avec d'autres pays. Dans ce contexte, les transporteurs ferroviaires devaient souvent fournir des services qui profitaient davantage au secteur desservi qu'aux transporteurs eux-mêmes. Prenons par exemple les tarifs statutaires applicables aux livraisons de céréales dans les ports canadiens à la suite de la signature de la **Convention du Nid-de-Corbeau** en 1897. Cette convention ne s'appliquait au départ qu'au transport, par le Canadien Pacifique, de certains types de céréales, sur des trajets particuliers. Cependant, au cours des 30 années suivantes, la révision de la Convention du Nid-de-Corbeau et la mise en application de nouveaux règlements par la **Commission des chemins de fer du Canada** ont amené l'application de tarifs statutaires au transport d'une variété de céréales et de produits de céréales, ainsi qu'aux activités du Canadien National. Il faut se rappeler cependant, qu'au cours de cette période, les chemins de fer canadiens ont obtenu certaines concessions sous forme de terrains.

Par ailleurs, au cours de cette même période, on a assisté à l'adoption, en 1927, de la **Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes**, qui prévoyait une réduction des taux pour le transport de certaines marchandises dans l'est du Canada. Les transporteurs ont reçu des subventions en compensation d'une partie des pertes qu'a entraînées l'application de tarifs statutaires.

During the 1930s, droughts and a worldwide depression plagued the economic performance of the rail industry. By the end of the decade, recapitalization of capital stocks was undertaken to eliminate some of the government loans and interest charges incurred over this period.

The post World War II era saw the Canadian railway industry faced with increasing competition from a less rigidly regulated transportation mode - the motor carrier industry. Competition between these two modes continued strongly and later played an important part in the appointment of a Royal Commission in 1949, to assess the impact of these two competing modes on the welfare of the Canadian society. To add to the complexity of the issue at hand, Canada's rail system was faced with its own internal struggle, with its government owned Canadian National railways competing directly with its private counterpart - the Canadian Pacific company - both providing transcontinental transportation services.

In the years that followed, Canadian railways modernized their equipment and by the early 1960s, had converted a substantial proportion of their locomotives to diesel combustion. As well, they extended centralized and electronic traffic controls and mechanized maintenance of ways operations. In addition, rolling stocks became progressively specialized and featured increasingly heavier carriage capabilities. Another important development was the growth in railway 'piggyback' operations for highway truck trailers.

In 1967, following an exhaustive review of Canada's transportation system, the **National Transportation Act** was legislated. Designed to promote as efficient a transportation system as possible, the Act emphasized the importance of cooperation and harmony between existing modes, while at the same time recognizing the need for a healthy competitive environment. It also discriminated against a system which would impede unduly the interlining of freight between modes and the export of commodities. The Act's core premise conceptualized a network of transportation services rendered on the basis of '**Public Convenience and Necessity**' and reinforced the notion that carriers providing essential transportation services be compensated for any loss incurred in these operations. As a result, the Canadian rail industry, from 1967 onwards, received, new sources of government assistance to indemnify carriers against possible loss of revenues in the provision of essential services.

By 1983, Canadian railways had received further reprieve from their social obligations and the financial burdens incurred in the fostering of economic development. That year, the **Western Grain Transportation Act** abrogated some of the tariff controls on grain transportation offered beyond a predefined traffic ceiling; controls were also relaxed for services rendered below this traffic ceiling, with the

Pendant les années 30, les sécheresses et la crise mondiale ont influé sur la performance économique du secteur du transport ferroviaire. A la fin de la décennie, on avait entrepris la restructuration des bilans afin d'éliminer certains prêts de l'État et les intérêts encourus au cours de cette période.

Au cours de la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû faire face à la concurrence accrue d'un mode de transport moins rigoureusement réglementé - le transport routier. La concurrence entre ces deux modes de transport s'est fait de plus en plus forte. Elle a plus tard joué un rôle important dans la création d'une Commission royale en 1949, chargée d'examiner l'incidence de ces deux modes de transport concurrentiels sur le bien-être de la société canadienne. Pour ajouter à la complexité de la situation, les compagnies ferroviaires canadiennes étaient confrontées à leur propre crise interne, avec le Canadien National, une entreprise publique, faisant directement concurrence à son homologue du secteur privé, le Canadien Pacifique alors que les deux compagnies assuraient des services de transport transcontinental.

Au cours des années qui ont suivi, les compagnies ferroviaires canadiennes ont entrepris la modernisation de leur équipement. Dès le début des années 60, elles avaient converti un nombre considérable de locomotives au moteur diesel. De même, elles ont élargi les systèmes centralisés et électroniques de réglementation des mouvements et l'entretien mécanisé des voies. Le matériel roulant est devenu par ailleurs de plus en plus spécialisé, ayant la capacité de transporter des marchandises de plus en plus lourdes. Mentionnons, comme autre événement important, l'accroissement des activités rail-route des remorques routières.

En 1967, à la suite d'un examen détaillé du système de transport du Canada, on a adopté la **Loi nationale sur les transports**. Conçue pour promouvoir un système de transport le plus efficace possible, cette loi souligne l'importance d'un climat de collaboration et d'entente entre les deux secteurs, tout en reconnaissant la nécessité d'une saine concurrence. Elle interdit également tout système qui empêcherait indûment le transfert de marchandises d'un mode de transport à l'autre et l'exportation de produits. La création d'un réseau de services de transport offerts sur la base de la '**commodité et la nécessité publiques**' est la principale prémisses de cette loi qui appuie le concept selon lequel les transporteurs assurant des services de transport essentiels doivent être compensés pour toutes pertes subies. A partir de 1967, le secteur ferroviaire canadien devait donc recevoir de nouveaux types d'aide de l'État afin d'indemniser les transporteurs de la perte possible de recettes liée à la prestation de services essentiels.

Dès 1983, les compagnies ferroviaires canadiennes avaient reçu d'autres sursis relativement à leurs obligations sociales et aux dettes encourues pour la promotion du développement économique. Cette année-là, dans le cadre de la **Loi sur le transport du grain de l'Ouest**, on a aboli certains des contrôles tarifaires du transport du grain imposés au-delà d'un plafond de mouvements prédéterminé; ces contrôles ont également été assouplis pour les services

difference in cost absorbed by government, in the form of Crow Benefit payments, and, to a lesser extent, by the shipper in the form of higher tariffs. Prior to this, carriers had only received indirect compensation in the form of subsidies for uneconomical branch lines and the acquisition of hopper cars.

In 1990, Canada's rail industry generated about \$7.1 billion in revenues and provided employment to some 69,000 employees. At \$3.8 billion (in constant 1986 dollars), the value of its economic production represented about 20% of the transportation sector's contribution to the **Real Domestic Product** (estimated to be about 4% of the total economy). It transported 269 million tonnes of freight and 29 million passengers, operating over 89 000 kilometres of track. During 1990, 93 million tonnes of iron ore, coal and wheat the three leading commodities were transported by Canadian railways. Its operation continued to be dominated by the activities of the two principal railways – the Canadian National and the Canadian Pacific. However, its secondary service operations have expanded and flourished into an intricate network of railway lines encompassing the activities of nineteen carriers, complementing and supplementing the operations of the two main lines. The late 1970s saw the birth of a new dedicated passenger service in the establishment of VIA Rail.

The legislated **National Transportation Act 1987**, recognizes the need for a more open transportation system, increasingly sensitive to the competitive forces of market supply and demand. As a result, Canadian rail carriers have been allowed to negotiate confidential contracts with shippers and permitted to abandon less rewarding branch lines, at a prescribed annual rate. Shippers, in turn, now have the opportunity to request competitive line rates (CLR) for the interlining of their freight between carriers. This autonomy, however, leaves the Canadian railway industry increasingly susceptible to the competitive pressures of the market.

In 1988, Newfoundland's rail service was discontinued in favour of an upgraded road system and a more flexible motor carrier service. A major restructuring of VIA Rail took place in 1990, when its services were cut in half. It is now relying less on government subsidies and striving to improve its operating efficiency, productivity and service to compete with other modes of passenger transportation.

Competition and Cooperation with other Modes

The railway system complements the marine transportation activities. Both modes are dedicated to the movement of bulk commodities and service quite distinct markets. With the advent and increasing use of containers as a medium of transportation, cooperation is expanding to a diversified mix of goods.

fournis en-deçà du plafond autorisé, la différence dans le coût étant absorbée par l'État sous la forme de paiements en vertu de la Subvention du Nid-de-Corbeau, et, dans une moindre mesure, par l'expéditeur sous forme de tarifs plus élevés. Avant cela, les transporteurs n'avaient reçu qu'une compensation indirecte sous la forme de subventions applicables à des embranchements non rentables et à l'acquisition de wagons-trémies.

En 1990, le secteur ferroviaire canadien produit des recettes à l'ordre de \$7.1 milliards avec un effectif de quelque 69 000 personnes. La valeur de la production économique, établie à \$3.8 milliards (en dollars constants de 1986), représente environ 20% de la contribution du secteur du transport au **produit intérieur réel** (estimée à environ 4% de l'ensemble de l'économie). Les sociétés ferroviaires transportent quelque 269 millions de tonnes de marchandises annuellement et quelque 29 millions de voyageurs, opérant sur plus de 89 000 kilomètres de voies. En 1990, elles ont transporté quelque 93 millions de tonnes de minerai de fer, de houille et de blé, les trois marchandises principales. Les deux principales compagnies – le Canadien National et le Canadien Pacifique – dominent le secteur ferroviaire. Cependant, les services secondaires se sont étendus et constituent maintenant un réseau complexe de lignes de chemins de fer englobant les activités de quelque 19 transporteurs et ajoutant aux activités des deux principales lignes. À la fin des années 70, on a assisté à la création de VIA Rail Canada, un nouveau service de transport de voyageurs.

Cependant, le secteur ferroviaire canadien doit désormais se conformer aux modifications résultant de l'adoption de la nouvelle **Loi nationale sur les transports, de 1987** qui reconnaît la nécessité d'un système de transport plus ouvert, tenant compte davantage des forces concurrentielles de l'offre et de la demande. Les transporteurs ferroviaires canadiens ont donc reçu l'autorisation de négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs et d'abandonner les embranchements moins rentables à un taux annuel recommandé. Les expéditeurs peuvent à leur tour obtenir des prix de ligne concurrentiels (PLC) pour le transfert de leurs marchandises entre transporteurs. Avec cette autonomie, le secteur ferroviaire canadien est de plus en plus vulnérable aux pressions de la concurrence.

En 1988, les services de transport ferroviaire de Terre-Neuve ont été interrompus au profit d'un réseau de routes améliorées et d'un système de transport routier plus souple. En 1990, VIA Rail a dû faire face à une restructuration majeure, étant obligé d'abandonner plus de la moitié de ses services. Dorénavant, ce transporteur se fie moins aux subventions gouvernementales, et s'efforce d'améliorer ses opérations en se concentrant sur l'efficacité, la productivité et les services pour être plus concurrentiel à l'égard des autres modes de transport de voyageurs.

Concurrence et coopération avec les autres modes de transport

Les mouvements des trains s'ajoutent aux mouvements des transports maritimes, les deux étant chargés de transporter des marchandises en vrac et de servir des marchés relativement distincts. À cause de l'utilisation accrue de contenants comme moyens de transport, la collaboration, au niveau du transport, s'étend à une variété de marchandises.

Despite certain differences in the type of freight transported, there still exists a notable level of competition between the rail and truck modes. Some sources, however, predict increasingly harmonized networks could evolve between these two modes as a result of deregulation, anticipating streamlined rail services to replace frequent station-to-station calls. In turn, Motor Carrier operations would focus increasingly on intercity carriage of goods to and from these major railway station centres.

Yet other sources expect a more competitive environment. Modal robustness to this competition would remain a function of the potential to adapt to a changing environment and some of the cost benefit attributes or characteristics inherent in the mode in question.

For example, it has long been recognized that rail operations are fuel efficient and benefit from some labour cost savings, using a relatively small number of conductors and support staff to operate long chains of freight cars. However, the rail industry, despite some government aid and subsidies, is nevertheless faced with sizeable expenses in the maintenance of their ways and structures, as well as signal and track switching equipment.

In contrast, the motor carrier industry benefits from the flexibility it can offer in its transportation services. Until recently however, the trucking industry had to operate within the confines of what was often seen as a highly restrictive operational framework, subject to, and constrained by provincial barriers; today however, as a result of regulatory reforms, these barriers have been reduced considerably.

The 'derived' demand of transportation services also plays a crucial role in the performance of the industry. Indeed, transportation services are intricately entwined with the activities of various other sectors of the economy.

For example, both the rail and marine industries benefited from the signing of a long term trade agreement for coal with Japan in 1984, which generated demand for transportation services. On the other hand, the drought in the Prairies in 1988 and the onset of the recession in 1990 affected the revenues of the transportation industry adversely in recent years.

Malgré certaines différences dans le type de marchandises transportées, il existe toujours un haut niveau de concurrence entre le secteur ferroviaire et le secteur du camionnage. Cependant, certains prévoient une tendance vers la création de réseaux de plus en plus structurés entre ces deux secteurs à la suite d'une déréglementation, des services de transport ferroviaire rationalisés devant remplacer les fréquents services inter-gares. En retour, les transporteurs routiers se chargeraient de plus en plus du transport interurbain des marchandises en provenance et à destination de ces principales stations de chemins de fer.

Certains estiment, toutefois, que la concurrence se fera de plus en plus grande à l'avenir. La résistance des modes de transport à cette concurrence dépend de la possibilité de s'adapter à l'évolution du milieu et à certains des aspects coûts-avantages inhérents aux modes de transport en question.

Ainsi, on sait depuis longtemps que les compagnies ferroviaires économisent aux niveaux du carburant et des coûts de la main-d'œuvre, car elles ont recours à un nombre relativement restreint de chefs de trains et de personnel de soutien pour exploiter les longs trains de marchandises. Malgré l'aide et les subventions de l'État, les sociétés ferroviaires doivent subir néanmoins des dépenses considérables pour entretenir les voies et les établissements, de même que le matériel de signalisation et de raccordement des voies.

Par contre, le secteur du transport routier bénéficie de la souplesse de ses services de transport. Jusqu'à tout récemment, cependant le secteur du camionnage devait fonctionner dans les limites de ce qui était souvent considéré comme un cadre opérationnel très restreint obéissant à des limites provinciales. Aujourd'hui cependant, grâce à une réforme de la réglementation, ces barrières ont été considérablement réduites.

La demande 'dérivée' du secteur des services de transports joue aussi un rôle important. En effet, les services de transports sont grandement intégrés aux activités d'un nombre d'autres secteurs de l'économie.

Par exemple, les secteurs ferroviaire et maritime ont bénéficié de la plus grande demande pour les services reliés au transport de la houille en 1984, suite à une entente à long terme entre le Canada et le Japon. Par contre, les sécheresses dans les Prairies et l'avènement de la récession en 1990 ont influé d'une façon très défavorable les recettes du secteur des transports au cours des dernières années.

Highlights

The highlights presented below are based on various surveys of the railway transport industry. The coverage, methodology and objectives of all of these surveys are not identical. For details refer to the Survey, Concepts and Data Limitations, Chapter 9 of this publication.

A General Overview: 1985-1990

- Between 1985 and 1990, freight transportation revenues and tonnes transported by railways decreased 2% and 1% respectively. However, tonne-kilometres performed were up by 3% as the average length of haul by railways increased.
- Most passenger transportation statistics that were on the upswing between 1985 and 1989, due to growing commuter traffic showed a decline between 1989 and 1990 in response to a reduction in the services of VIA.
- There has been a steady decline in employment between 1985 and 1990 from 91 thousand to 69 thousand. The average annual compensation has increased from \$32 thousand to \$41 thousand during the same period, as separation payments were made to affected employees due to network restructuring of certain railways.

Operating Statistics: 1990

- Total operating revenues for the railway transport industry dropped for the second consecutive year from \$7.4 billion in 1989 to \$7.1 billion in 1990, a decrease of 5%.
- There was a proportional decline in expenditures, to \$6.7 billion leaving the operating ratio unchanged at 0.95.
- CN's transportation activities generated 48% of the industry's total operating revenues compared to 35% for CP, 7% for VIA and 10% for the remaining carriers.
- Although subsidies to VIA were curtailed in 1990, they still accounted for 68% of the total government payments. CN, CP and other carriers obtained 19%, 6% and 7% of such payments, respectively.
- Lower freight and passenger transportation activity is reflected in a decrease in the inventory of equipment in service at the year end. The number of freight cars dropped by 4% while passenger cars decreased by 15%.

Faits saillants

Les faits saillants présentés ci-dessous proviennent de diverses enquêtes sur l'industrie du transport ferroviaire. La couverture, la méthodologie et les objectifs de ces enquêtes ne sont pas nécessairement identiques. Pour plus de détails, veuillez consulter le chapitre 9 sur les concepts d'enquête et limites des données.

Un aperçu global: 1985-1990

- Les recettes du transport ferroviaire de marchandises et le tonnage transporté ont baissé de 2% et 1% respectivement entre 1985 et 1990. Le nombre de tonnes-kilomètres a cependant augmenté de 3% comme le trajet moyen du transport des marchandises par train a augmenté.
- À cause de la réduction des services de VIA Rail, la recrudescence de la plupart des statistiques relatives aux transports des passagers observée au cours des années récentes, étant donné la croissance de la transportation des abonnés, a commencé à chuter entre 1989 et 1990.
- L'effectif entre 1985 et 1990 a subi une baisse invariable, allant de 91,000 à 69,000. La rémunération moyenne annuelle a accru, allant de \$32,000 à \$41,000 au cours de la période en question, et ceci est dû à des indemnités de départ versées aux employés touchés par la restructuration des réseaux de certaines sociétés ferroviaires.

Statistiques d'exploitation, 1990

- Les recettes d'exploitation totales des sociétés ferroviaires canadiennes ont décliné, pour une deuxième année consécutive, à \$7.1 milliards en 1990, comparées à \$7.4 milliards en 1989, soit une baisse de 5%.
- Il y a eu une baisse proportionnelle des dépenses, soit \$6.7 milliards faisant en sorte que le ratio d'exploitation demeure inchangé à 0.95.
- Le CN a représenté 48% des recettes d'exploitation totales du secteur, comparé à 35% pour le CP, 7% pour VIA Rail et 10% pour les autres transporteurs.
- Quoique les subventions versées au VIA Rail soient restreintes en 1990, elles ont représenté toutefois 68% du total des subventions gouvernementales. Le CN, le CP et les autres transporteurs ont obtenu respectivement 19%, 6% et 7% des mêmes subventions.
- Le mouvement plus réduit des transports de marchandises et de voyageurs est traduit par une baisse de l'inventaire de fin d'année des matériels en services. Le nombre de wagons de marchandises a baissé de 4% alors que celui des voitures de voyageurs est réduit de 15%.

- Total diesel oil consumption totalled 1.9 billion litres, with electric energy consumption at 33 million Kwh and crude oil 126 million litres for a total cost of \$659 million. This cost represented 10% of the total operating expenses.
- CN employed 50% of the labour force, CP engaged another 32% while VIA and Class II and III carriers accounted for 6% and 12% respectively.
- The average compensation increased 6%, from \$39 thousand in 1989 to \$41 thousand in 1990. The increase is most noticeable for VIA which reported less employees but higher compensation (included were separation payments to affected employees as a result of restructuring of operations).
- La consommation totale de diésel a été de 1.9 milliards de litres, celle d'énergie électrique, 33 millions de kWh, et celle de pétrole brut, 126 millions de litres. Le coût global a été de \$659 millions, soit 10% des dépenses d'exploitation totales.
- Le CN a employé 50% de l'effectif total, le CP, 32% et VIA Rail et les transporteurs de catégories II et III, 6% et 12% respectivement.
- La rémunération moyenne a augmenté de 6%, passant de \$39,000 en 1989 à \$41,000 en 1990. Cette augmentation est plus apparente pour VIA Rail qui a déclaré un nombre moins élevé d'employés mais une rémunération plus élevée qui a compris des indemnités de départ versées aux employés touchés par la restructuration des opérations.

Freight Traffic Statistics: 1990

- Canadian railways transported 241 million tonnes of freight during 1990, 3% less than the 247 million tonnes transported in 1989. Of the total transported, 226 million tonnes were loaded within Canada while 14 million tonnes were received from United States rail.
- Most provinces and territories, except Prince Edward Island, Manitoba and Saskatchewan, registered decreases in freight traffic. Total freight traffic in British Columbia was the highest at 20% of the total tonnage, followed by Ontario at 17%, Québec and Alberta at 16% each.
- The top ranking commodity was bituminous coal followed closely by iron ore and concentrates. These two commodities together accounted for 30% of the total tonnage transported.

Freight traffic Statistics, by quarter, 1990-1991

- Cumulative data derived from the monthly Railway Carloadings survey indicate that 251 million tonnes of freight were transported in 1991. This was an increase of 2%, compared to the corresponding period in 1990, showing signs of a modest recovery from falling freight traffic for the preceding two years.
- Revenue freight loaded in Eastern Canada was 4% lower than that in 1990, due mainly to decreased shipments of a variety of goods such as coal, gypsum and wood products. However, a boost in the shipments of wheat in Western Canada in 1991 more than off-set the decreases in the Eastern division.

Statistiques sur les marchandises transportées, 1990

- Les sociétés ferroviaires canadiennes ont transporté 241 millions de tonnes de marchandises en 1990, soit 3% de moins que les 247 millions de tonnes en 1989. De ce total, 226 millions de tonnes ont été chargées au Canada, alors que 14 millions de tonnes provenaient de raccordements ferroviaires américains.
- La plupart des provinces et territoires, à l'exception de l'Île-Prince-Édouard, du Manitoba et de la Saskatchewan, ont enregistré un déclin du trafic des marchandises. La Colombie-Britannique a enregistré le tonnage le plus élevé pour les marchandises payantes, soit 20% du tonnage total, suivie de l'Ontario avec 17%, du Québec et de l'Alberta avec 16% respectivement.
- La houille grasse était la marchandise principale, par ordre d'importance, suivie par les minerais et concentrés de fer. Ces deux marchandises ont représenté ensemble 30% du tonnage total transporté.

Statistiques du trafic de marchandises selon le trimestre, 1990-1991

- Les données cumulées provenant des données tirées de l'Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires révèlent que le tonnage total des marchandises transportées en 1991 a été de 251 millions de tonnes, soit 2% de plus que celui enregistré en 1990 au cours de la même période. Ceci semble indiquer une modeste remise en train comparativement à la baisse du trafic des marchandises observée au cours de deux années précédentes.
- Les chargements des marchandises payantes dans l'est du Canada ont été de 4% inférieurs à ceux de 1990, et ceci est dû essentiellement à la baisse des chargements de diverses marchandises telles que la houille, le gypse et les produits de bois. Cependant, une reprise des chargements de blé dans l'ouest du Canada en 1991 a plus que compensé les baisses enregistrées dans l'autre division.

Financial Statistics, by quarter, 1990-1991

- The results of a monthly survey of seven selected railways in Canada show an increase of 2% in operating revenues in 1991 compared to the same period in 1990.
- The corresponding expenses increased 4% as some railways incurred or provided for costs associated with the restructuring of their operations.
- The operating ratio for the selected carriers deteriorated from 0.98 in 1990 to 1.00 in 1991.

Statistiques financières selon le trimestre, 1990-1991

- Les résultats d'une enquête mensuelle des sept principales sociétés ferroviaires au Canada indiquent que les recettes d'exploitation de 1991 ont augmenté 2% par rapport à la même période en 1990.
- Les dépenses correspondantes ont augmenté de 4%, étant donné que certaines sociétés ferroviaires ont encouru des coûts ou ont dû faire des provisions pour parer aux coûts associés à la restructuration de leurs opérations.
- Le ratio d'exploitation de ces sept sociétés ferroviaires s'est détérioré pour passer de 0.98 en 1990 à 1.00 en 1991.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

| Title | Titre | Catalogue |
|--|---|-----------|
| Surface and Marine Transport – <i>Service Bulletin</i> , Bilingual Eight issues/year. | Transports terrestre et maritime – <i>Bulletin de Service</i> , Bilingual Huit numéros/année. | 50-002 |
| Air Carrier Operations in Canada, Quarterly , Bilingual | Opérations des transporteurs aériens au Canada, Trimestriel , Bilingue | 51-002 |
| Aviation Statistics Centre – <i>Service Bulletin</i> , Monthly, Bilingual | Centre des statistiques de l'aviation – <i>Bulletin de service</i> , Mensuel, Bilingue | 51-004 |
| Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Quarterly , Bilingual | Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Trimestriel , Bilingue | 51-005 |
| Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, Annual , Bilingual | Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel , Bilingue | 51-204 |
| Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, Annual , Bilingual | Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, Annuel , Bilingue | 51-205 |
| Canadian Civil Aviation, Annual , Bilingual | Aviation civile canadienne, Annuel , Bilingue | 51-206 |
| Air Charter Statistics, Annual , Bilingual | Statistique des affrètements aériens, Annuel , Bilingue | 51-207 |
| Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Occasional , issued in 1986. | L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, Hors Série , publiée en 1986. | 51-501 |
| Railway Carloadings, Monthly , Bilingual | Chargements ferroviaires, Mensuel , Bilingue | 52-001 |
| Railway Operating Statistics, Monthly , Bilingual | Statistique de l'exploitation ferroviaire, Mensuel , Bilingue | 52-003 |
| Rail In Canada, Annual , Bilingual | Le transport ferroviaire au Canada, Annuel , Bilingue | 52-216 |
| Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Monthly , Bilingual | Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Mensuel , Bilingue | 53-003 |
| Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Annual , Bilingual | Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Annuel , Bilingue | 53-215 |
| Road Motor Vehicles: Fuel Sales, Annual , Bilingual | Véhicules automobiles: Ventes de carburants, Annuel , Bilingue | 53-218 |
| Road Motor Vehicles: Registrations, Annual , Bilingual | Véhicules automobiles: Immatriculations, Annuel , Bilingue | 53-219 |
| Trucking in Canada, Annual , Bilingual | Le camionnage au Canada, Annuel , Bilingue | 53-222 |
| Shipping in Canada, Annual , Bilingual | Le transport maritime au Canada, Annuel , Bilingue | 54-205 |

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.

Chapter 1

General Overview

Carrier Activity, 1989 and 1990

The percentage shares of CN, CP, VIA and Class II and III carriers in the 1990 totals, are shown for selected operating and financial variables in figure 1.1. These include total operating revenues and expenses, subsidies, property accounts, employment and freight traffic operations. Figure 1.2 provides a comparison of the same variables with 1989.

Except for subsidies, CN's share of the selected rail industry measures in 1990 were between 38% and 54%, while CP's shares ranged from 30% to 39%. In contrast, VIA rail accounted for 68% of the government subsidies and less than 9% of the share in other variables. Class II and III carriers registered varying industry shares and their operations, as those of CN and CP, represented mostly freight transportation activities. These carriers generated 10% of the operating revenues even though they transported almost one third of the total tonnage. The high tonnage is due to the types of commodities transported by these carriers such as iron ore and concentrates.

Operating Revenues

Operating revenues¹ of \$3.4 billion generated by CN represented 48% of total industry receipts, while CP's share was 35%. These shares are higher than those in 1989 since the relative share of VIA declined to 7% in 1990 from 10% in 1989. VIA's operations in 1990 were reduced considerably to minimize losses and to make it more competitive with other modes of passenger transportation. Class II and III carriers contributed 10% to the operating revenues.

Government Subsidies

Total subsidies decreased 21% from \$653.4 million in 1989 to \$515.0 in 1990. Although subsidy payments to VIA rail were curtailed in 1990, it is still highly subsidized accounting for 68%, of the total in 1990 (excluding western grain transportation payments). CN and CP obtained 19% and 6% of total government railway subsidies, respectively. Class II and III carriers received 7% of the total.

¹ Including Western Grain transportation payments

Chapitre 1

Aperçu général

Activité des transporteurs, 1989 et 1990

La figure 1.1 présente la part en pourcentage enregistrée par le CN, le CP, VIA Rail et les transporteurs des catégories II et III en 1990 pour certaines activités de transport, notamment les recettes d'exploitation et les dépenses totales, les subventions, les comptes d'immobilisation, l'emploi, le transport de voyageurs et le transport de marchandises. La figure 1.2 fournit la comparaison des mêmes données à celles de 1989.

Les subventions étant mises à part, la part du CN a varié entre 38% et 54% de certaines activités du secteur ferroviaire en 1990, tandis que la part du CP a varié entre 30% et 39%. Par contre, VIA Rail a figuré pour 68% des subventions gouvernementales et moins de 9% de la part des autres activités. La part des transporteurs des catégories II et III a varié, et les opérations de ces derniers, comme celles du CN et du CP, intéressaient plus particulièrement le transport de marchandises. Ces transporteurs ont généré 10% des revenus d'exploitation, mais ont acheminé environ le tiers du tonnage total. Ce tonnage élevé est attribuable aux genres de marchandises transportées par ces sociétés ferroviaires, telles que des minerais et concentrés de fer.

Recettes d'exploitation

À \$3.4 milliards, les recettes d'exploitation¹ du CN ont représenté environ 48% des recettes totales du secteur, tandis que la part du CP a représenté 35%. Ces parts sont plus élevées que celles enregistrées en 1989, étant donné que la part relative de VIA Rail a baissé à 7% alors qu'elle était de 10% en 1989. Les opérations de VIA Rail ont été considérablement réduites dans l'effort de minimiser les pertes et pour devenir plus concurrentiel par rapport aux autres modes de transport de passagers. Les autres 10% des recettes d'exploitation ont été enregistrés par les transporteurs des catégories II et III.

Subventions gouvernementales

L'aide globale a diminué de 21% pour passer de \$653.4 millions en 1989 à \$515.0 millions en 1990. Quoique les subventions soient restreintes en 1990, VIA Rail a été fortement soutenue par l'aide gouvernementale qui s'élevait à 68% du montant global en 1990 (excluant les versements pour le transport du grain de l'Ouest). Le CN et le CP ont obtenu respectivement 19% et 6% de l'aide. Les transporteurs des catégories II et III ont reçu 7% de l'aide globale.

¹ Y compris les versements pour le transport du grain de l'Ouest.

Figure 1.1

Financial and Operating Summary Statistics,
Percentage Shares by Carrier, 1990

Statistiques sommaires financières et d'exploitation,
parts en pourcentage selon le transporteur, 1990

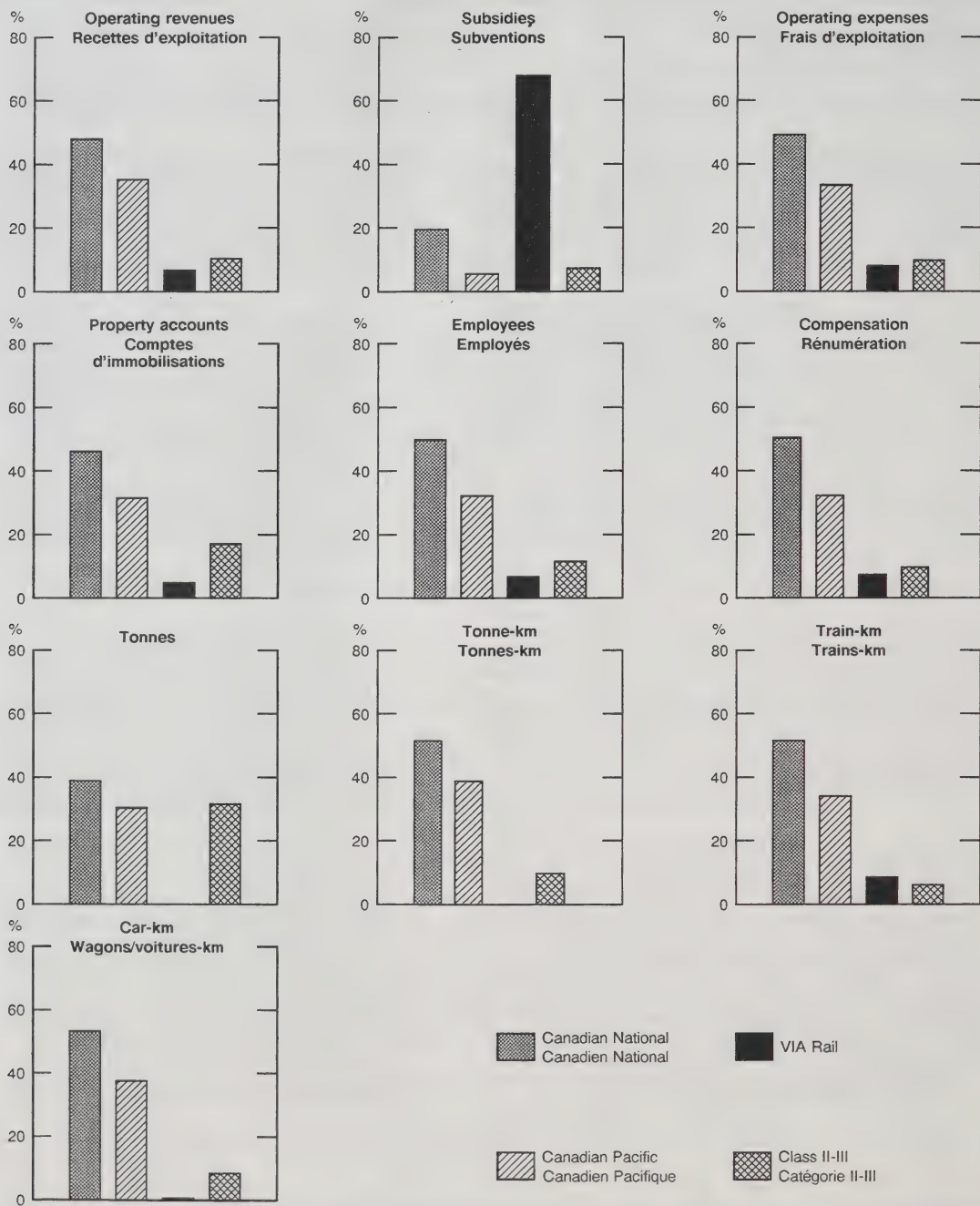


Figure 1.2

**Financial and Operating Summary Statistics,
Percentage Shares by Carrier, 1989 and 1990**

Figure 1.2

**Statistiques sommaires financières et d'exploitation,
parts en pourcentage selon le transporteur, 1989 et
1990**

| | | Percentage Shares – Parts en pourcentage | | | | |
|---|----------|--|----------------------|-----------------------|----------|-----------------------|
| | | Total | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class II – III |
| | | | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie II – III |
| | | 1990 | % | | | |
| Operating revenues – Recettes d'exploitation | \$'000 | 7,068,378 | 47.9 | 35.2 | 6.9 | 10.0 |
| Subsidies – Subventions | " | 515,043 | 19.1 | 5.7 | 68.0 | 7.2 |
| Operating expenses – Frais d'exploitation | " | 6,716,893 | 49.2 | 33.4 | 7.8 | 9.6 |
| Property accounts – Comptes d'immobilisations | " | 19,053,307 | 46.9 | 31.4 | 4.8 | 16.9 |
| Employees – Employés | No.-Nbre | 69,119 | 49.8 | 32.1 | 6.5 | 11.6 |
| Compensation – Rémunération | \$'000 | 2,851,211 | 50.6 | 32.1 | 7.5 | 9.7 |
| Tonnes | '000 | 268 737 | 38.5 | 30.2 | 0.0 | 31.3 |
| Tonne-Km – Tonnes-km | " | 248 370 817 | 51.5 | 39.0 | 0.0 | 9.5 |
| Train-km – Trains-km (total) | " | 126 387 | 50.7 | 33.1 | 8.1 | 8.1 |
| Car-km – Wagons/voitures-km (total) | " | 7 215 298 | 53.5 | 37.6 | 0.8 | 8.1 |

| | | Percentage Shares – Parts en pourcentage | | | | |
|---|----------|--|----------------------|-----------------------|----------|-----------------------|
| | | Total | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class II – III |
| | | | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie II – III |
| | | 1989 | % | | | |
| Operating revenues – Recettes d'exploitation | \$'000 | 7,446,645 | 47.2 | 33.1 | 9.6 | 10.1 |
| Subsidies – Subventions | " | 653,387 | 16.2 | 6.1 | 72.1 | 5.6 |
| Operating expenses – Frais d'exploitation | " | 7,080,291 | 45.3 | 31.8 | 14.2 | 8.6 |
| Property accounts* – Comptes d'immobilisations* | " | 18,807,621 | 46.8 | 31.3 | 5.5 | 16.4 |
| Employees – Employés | No.-Nbre | 74,962 | 48.7 | 32.0 | 8.8 | 10.9 |
| Compensation – Rémunération | \$'000 | 2,907,390 | 49.7 | 32.0 | 8.9 | 9.3 |
| Tonnes | '000 | 280 799 | 38.4 | 28.2 | 0.0 | 33.4 |
| Tonne-Km – Tonnes-km | " | 249 036 316 | 52.0 | 37.4 | 0.0 | 10.5 |
| Train-km – Trains-km (total) | " | 142 550 | 48.9 | 28.9 | 14.3 | 7.8 |
| Car-km – Wagons/voitures-km (total) | " | 7 390 377 | 53.4 | 36.4 | 1.5 | 8.6 |

Note: As the U.C.A. allows railways to report both their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.

Note: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

Operating Expenses

CN rail accounted for 49% of the operating expenses accrued by all carriers during 1990, while CP represented another 33%. In contrast, VIA's share was 8% while that of Class II and III carriers was 10% of the total.

Property Accounts

At \$8.9 billion, CN's property accounts value amounted to 47% of the industry total. CP, which had property accounts worth \$6.0 billion, accounted for another 31% of the total.

VIA's share of total property accounts was 5% and that of Class II and III carriers was 17%.

Number of Employees and Compensation

CN employed almost half of the work force in the rail industry and also paid about the same proportion in compensation. In comparison, CP accounted for about 32% of the employees and total compensation. VIA employed 6% of the work force and handed out 7% in compensation. Class II and III carriers accounted for the remaining 12% of employment and 10% of total compensation.

Tonnes and Tonne-kilometres

Between 1989 and 1990, total freight tonnage carried by all railways decreased from 281 million tonnes to 269 million tonnes. CN's share remained almost the same at 38% while CP's share increased from 28% in 1989 to 30% in 1990. The share of Class II and III carriers declined from 33% in 1989 to 31% in 1990.

CN trains performed 51% of the tonne-kilometres compared to CP's share at 39% and that of Class II and III carriers at 9%.

Train-kilometres and Car-kilometres

CN and CP accounted for 51% and 33%, respectively, of the total train-kilometres during 1990. VIA rail had 8% share, while Class II and III carriers represented another 8%. In total train-kilometres decreased 13% from 143 million in 1989 to 126 million train-kilometres in 1990.

Of the 7.2 billion car-kilometres recorded by the railway industry in 1990, CN and CP registered a major proportion of the total. Individually, CN's share stood at 54%, while CP accounted for 38% of the total. VIA logged in a minimal share (1%), consisting entirely of passenger car-kilometres, while Class II and III carriers accounted for 8%.

It should be noted that in accordance with the Uniform Classification of Accounts, carriers may report operating train and car-kilometres relating to their own operations and those of other carriers using their tracks and ways. This may introduce duplication especially in the data related to VIA's passenger service.

Dépenses d'exploitation

Le CN a enregistré, en 1990, des dépenses d'exploitation de 49% de l'ensemble du secteur, tandis que le CP a représenté 33%. Par contre, la part de VIA Rail a été de 8% et celle des transporteurs de catégories II et III était de 10% du total.

Comptes d'immobilisations

La valeur des comptes d'immobilisations du CN s'élevait à \$8.9 milliards ou 47% de l'ensemble du secteur. En ce qui concerne le CP, la valeur des comptes d'immobilisations s'est chiffrée à \$6.0 milliards en 1989, soit 31% du total.

La part de VIA Rail était de 5% et celle des transporteurs des catégories II et III était de 17%.

Nombre d'employés et rémunération

Le CN a compté pour presque la moitié de l'effectif total du secteur ferroviaire et a versé une rémunération équivalente. En comparaison, le CP a représenté 32.0% de l'effectif total et le même pourcentage de la rémunération totale. VIA Rail avait son compte 6% de l'effectif total et a versé 7% en rémunération. Les transporteurs des catégories II et III ont représenté les 12% restants de l'effectif total et 10% de la rémunération totale versée.

Tonnage et tonnes-kilomètres

Entre 1989 et 1990, le tonnage total des marchandises transportées par toutes les sociétés ferroviaires a diminué, passant de 281 millions de tonnes à 269 millions de tonnes. La part en pourcentage du CN, à 38%, n'a presque pas changé, alors que celle de CP a augmenté pour passer de 28% en 1989 à 30% en 1990. Les transporteurs de catégories II et III ont vu leur part diminuée pour passer de 33% en 1989 à 31% en 1990.

Le CN a compté pour 51% des tonnes-kilomètres, comparé à 39% pour le CP et 9% pour le transporteurs de catégories II et III.

Trains-kilomètres et wagons-kilomètres

Le CN et le CP ont représenté respectivement 51% et 33% des trains-kilomètres parcourus en 1990. La part de VIA Rail était de 8%, et celle des transporteurs de catégories II et III, l'autre 8%. Le nombre total de trains-kilomètres a diminué de 13%, passant de 143 millions en 1989 à 126 millions de trains-kilomètres en 1990.

Par rapport aux 7.2 milliards de wagons-kilomètres parcourus par les transporteurs ferroviaires canadiens en 1990, la part du CN et du CP a été la plus prépondérante. Plus particulièrement, la part du CN a été de 54%, et celle du CP, 38% du total. La part de VIA Rail a été faible, à 1%, se composant presque entièrement de voitures-kilomètres alors que les transporteurs des catégories II et III ont enregistré 8%.

À noter, toutefois, que conformément à la Classification uniforme des comptes, les transporteurs peuvent déclarer le nombre de trains-kilomètres et de wagons-kilomètres en fonction soit de leurs propres opérations, soit des opérations d'autres transporteurs ayant lieu sur leurs voies. De ce fait même, il peut y avoir du double comptage dans les données relatives aux services de transport des voyageurs de VIA Rail.

Operating and Financial Indicators, 1985-1990

Industry statistics, tracing selected financial and operating variables over the period 1985-1990 are presented in figures 1.3 to 1.8.

Operating Revenues, Expenses and Government Subsidies

Operating revenues (including subsidies) expressed in current dollars decreased 8% between 1985 and 1990. However, the decline was substantially higher when measured in constant 1986 dollars², at 19%. By comparison, operating expenses decreased 2% in current dollars and 19% in constant 1986 dollars.

The share of subsidies in the operating revenues decreased from 9% in 1985 to 7% in 1990.

During the period under study the most profitable years for the rail industry were 1987 and 1988 when the operating ratio was 0.87. In 1989 the ratio deteriorated to 0.95 and remained unchanged for 1990.

Freight versus Passenger Revenues

Freight transportation activities make up the most significant portion of total revenues of the railways. Passenger revenues consisted of only 4% of the freight revenues. Both freight and passenger revenues decreased in current and constant dollars between 1985 and 1990.

² The transportation component of the Consumer Price Index was utilized as a deflator to derive estimates in constant 1986 dollars.

Figure 1.3

Operating Revenues and Expenses, Current and Constant 1986 dollars, and Government Subsidies, 1985-1990

| Year Année | Operating revenues Recettes d'exploitation | | Operating expenses Frais d'exploitation | | Subsidies Subventions | |
|---------------|---|-----------|--|-----------|--------------------------|-------------------|
| | Constant | Current | Constant | Current | Current | Share of revenues |
| | | Courant | | Courant | Courant | Part des recettes |
| | | \$' 000 | | \$' 000 | \$' 000 | % |
| 1990 | 6,367,908 | 7,068,378 | 5,726,251 | 6,716,893 | 515,043 | 7.3 |
| 1989 | 6,708,689 | 7,446,645 | 6,372,823 | 7,073,834 | 653,387 | 8.8 |
| 1988 | 7,578,730 | 8,003,139 | 6,608,911 | 6,979,010 | 764,015 | 9.5 |
| 1987 | 7,624,764 | 7,899,255 | 6,600,708 | 6,838,334 | 705,643 | 8.9 |
| 1986 | 7,570,483 | 7,570,483 | 6,787,364 | 6,787,364 | 649,573 | 8.6 |
| 1985 | 7,914,120 | 7,668,782 | 7,064,060 | 6,845,074 | 693,756 | 9.0 |

Indicateurs opérationnels et financiers, 1985-1990

Les figures 1.3 à 1.8 présentent certaines données financières et opérationnelles s'échelonnant de 1985 à 1990.

Recettes et dépenses d'exploitation totales et subventions gouvernementales

Les recettes d'exploitation (y compris les subventions), exprimées en dollars courants, ont baissé de 8% entre 1985 et 1990. Cependant, en dollars constants de 1986², cette baisse, à 19%, s'est avérée beaucoup plus appréciable. En comparaison, les dépenses d'exploitation en dollars courants ont diminué de 2% en dollars courants et de 19% en dollars constants 1986.

La part des subventions dans les recettes d'exploitation a diminué de 9% en 1985 à 7% en 1990.

Ayant un ratio d'exploitation de 0.87, les années 1987 et 1988 ont été les plus rentables pour le secteur ferroviaire au cours de la période d'observation. En 1989, le ratio d'exploitation, à 0.95, s'empirait et demeurerait pareil en 1990.

Recettes tirées du transport des marchandises et des voyageurs

Le transport des marchandises a représenté la part la plus importante des recettes totales du secteur ferroviaire. Les recettes tirées du transport des voyageurs ont représenté seulement 4% de celles tirées du transport des marchandises. Tous les deux types de recettes ont diminué en dollars courants et constants entre 1985 et 1990.

² La composante des transports de l'indice des prix à la consommation a servi de déflateur pour obtenir les estimations en dollars constants de 1986.

Figure 1.3

Recettes et frais d'exploitation, dollars courants et constants de 1986, et subventions gouvernementales, 1985-1990

Operating Statistics: Freight Transportation

The operating statistics pertaining to freight transportation all show a decline in the transportation activity since 1988. In fact car-kilometres and cars per train started decreasing the year before i.e. 1987. However, between 1985 and 1990 tonne-kilometres and train-kilometres increased 3% and 1%, respectively. During the same period, tonnes transported declined by 1% while cars per train decreased from 74.9 in 1985 to 70.4 in 1990.

Operating Statistics: Passenger Transportation

In response to the reduction in the operations of VIA rail in early 1990, an overwhelming decline in intercity travel by rail took place. The number of passengers decreased from 31.1 million in 1989 to 29.1 million in 1990. The preceding years, between 1985 and 1989 had seen the number of passengers growing due to increase in commuter traffic by 35%.

Statistiques d'exploitation: transport de marchandises

Les statistiques du transport de marchandises montrent un décroissement des activités depuis 1988. En fait, le nombre de voitures-kilomètres et de voitures par train avait commencé à diminuer depuis 1987. Cependant entre 1985 et 1990 les tonnes-kilomètres et trains-kilomètres ont augmenté de 3% et 1% respectivement. Au cours de la même période, les tonnes transportées ont baissé de 1% alors que le nombre de wagons par train a passé de 74.9 en 1985 à 70.4 en 1990.

Statistiques d'exploitation: transport de voyageurs

La réduction des opérations de VIA Rail au début de 1990 a causé une baisse énorme du transport interurbain par train. Le nombre de voyageurs a passé de 31.1 millions en 1989 à 29.1 millions en 1990. Au cours des années précédentes, entre 1985 et 1989, le nombre de voyageurs a augmenté à cause d'une augmentation de 35% du trafic de banlieue.

Figure 1.4**Freight and Passenger Transportation Revenues, Current and Constant 1986 dollars, 1985-1990**

| Year Année | Operating revenues - Recettes d'exploitation | | | |
|---------------|--|--------------------|------------------------|--------------------|
| | Freight - Fret | | Passengers - Voyageurs | |
| | Constant | Current Courant | Constant | Current Courant |
| | \$' 000 | | \$' 000 | |
| 1990 | 5,103,877 | 5,986,848 | 186,622 | 218,908 |
| 1989 | 5,481,529 | 6,084,497 | 286,083 | 317,552 |
| 1988 | 6,222,573 | 6,571,037 | 262,162 | 276,843 |
| 1987 | 6,334,490 | 6,562,532 | 236,236 | 244,741 |
| 1986 | 6,216,841 | 6,216,841 | 250,025 | 250,025 |
| 1985 | 6,333,806 | 6,137,458 | 252,557 | 244,728 |

Figure 1.4**Recettes du transport de fret et de voyageurs, dollars courants et constants de 1986, 1985-1990****Figure 1.5****Operating Statistics for Freight Transportation, 1985-1990**

| Year Année | Tonnes | Tonne-km | Train-km | Car-km | Cars per train (average number) |
|---------------|--------------------------|-------------|-------------|-----------|------------------------------------|
| | | Tonnes-km | Trains-km | Wagons-km | Wagons par train (nombre moyen) |
| | No. - Nbre | '000 | No. - Nbre | '000 | No. - Nbre |
| 1990 | 268 737 182 | 248 370 817 | 100 459 236 | 7 073 431 | 70.4 |
| 1989 | 280 779 297 | 249 036 316 | 100 748 695 | 7 168 409 | 71.2 |
| 1988 | 293 835 061 ^r | 271 044 894 | 106 491 173 | 7 756 960 | 72.8 |
| 1987 | 285 454 577 ^r | 267 764 147 | 103 896 663 | 7 893 409 | 76.0 |
| 1986 | 272 303 194 ^r | 244 783 845 | 98 674 196 | 7 412 603 | 75.0 |
| 1985 | 271 952 621 ^r | 242 120 823 | 99 653 530 | 7 479 208 | 74.9 |

Figure 1.5**Statistiques d'exploitation sur le transport de fret, 1985-1990**

Between 1989 and 1990 Passenger-kilometres, Passenger train-kilometres and Passenger car-kilometres decreased by 37%, 45% and 50% respectively.

The average number of cars per train remained relatively stable during the study period at about 6 cars per train.

Employment and Compensation

There has been a steady decrease in employment in Canada's railway industry, from 91,330 in 1985 to 69,119 in 1990, a total decrease of 24% over the study period. Total compensation fell proportionately less, only 3%. In an effort to become more competitive the railways have restructured their operations and reduced their work force making or providing for payments to affected employees. Such separation costs are reflected in the total compensation figure. Accordingly the average compensation increased from \$32 thousand in 1985 to \$41 thousand in 1990, an increase of 28%. This translates into an increase of 6% in constant 1986 dollars.

Fuel Consumption

The change in rail freight operation activities, as measured by tonne and tonne-kilometre data, shown in figure 1.5 was accompanied by corresponding changes in fuel consumption between 1985 and 1989 (figure 1.8). Between 1985 and 1990 fuel consumed decreased 13% from 2.4 billion litres to 2.1 billion litres. Most of the fuel consumed was diesel oil, although its share decreased somewhat from 96% in 1985 to 94% in 1990. There was an increase in the consumption of crude petroleum from 4% in 1985 to 6% in 1990.

Figure 1.6
Operating Statistics for Passenger Transportation, 1985-1990

| Year | Passengers | Passenger-Km | Train-km | Car-Km | Cars per train ¹ (average number) |
|-------|------------|--------------|------------|-------------|---|
| Année | Voyageurs | Voyageurs-km | Trains-km | Voitures-km | Voitures par train ¹ (nombre moyen) |
| | No. - Nbre | '000 | No. - Nbre | '000 | No. - Nbre |
| 1990 | 29,119,050 | 2 004 360 | 24 337 487 | 136 145 | 5.5 |
| 1989 | 31,078,503 | 3 178 274 | 39 912 909 | 216 096 | 5.9 |
| 1988 | 26,707,548 | 2 989 167 | 38 892 393 | 235 039 | 6.0 |
| 1987 | 23,701,126 | 2 708 671 | 37 774 241 | 221 051 | 6.0 |
| 1986 | 22,991,396 | 2 831 148 | 40 436 241 | 241 117 | 5.9 |
| 1985 | 22,937,437 | 3 040 502 | 40 048 438 | 247 928 | 6.1 |

¹ Includes freight cars.

¹ Comprend les wagons.

Note: As the U.C.A. allows railways to report both their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.

Nota: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

Entre 1989 et 1990, le nombre de voyageurs-kilomètres, trains-kilomètres (voyageurs) et voitures-kilomètres a diminué de 37%, 45% et 50% respectivement.

Le nombre moyen de voitures par train est demeuré relativement stable au cours de la période d'observation, soit une moyenne de six wagons.

Emploi et rémunération

Au cours de la période d'observation, il y a eu une baisse ininterrompue de l'effectif du secteur ferroviaire canadien, allant de 91,330 en 1985 à 69,119 en 1990, soit un décroissement total de 24%. La rémunération a baissé moins que proportionnellement, seulement de 3%. Dans leur effort de devenir plus concurrentielles, les sociétés ferroviaires ont restructuré leurs opérations, et réduit leur effectif en indemnisant des employés ainsi touchés ou en prévoyant des indemnités à cet effet. Ces indemnités de départ sont comprises dans le chiffre total de la rémunération versée. Par conséquent, la rémunération moyenne a passé de \$32,000 en 1985 à \$41,000 en 1990, soit une augmentation de 28%, laquelle, en terme de dollars constants de 1986, représente une augmentation de 6%.

Consommation de carburant

Le changement des activités de transport de marchandises, fondées sur le nombre de tonnes et de tonnes-kilomètres (figure 1.5) a été accompagné de changement dans la consommation de carburant entre 1985 et 1989 (figure 1.8). Entre 1985 et 1990, la consommation de carburant a baissé de 13% pour passer de 2.4 milliards de litres à 2.1 milliards de litres. Le diesel était le carburant le plus utilisé, bien que son niveau de consommation ait diminué quelque peu pour passer de 96% en 1985 à 94% en 1990. On a également observé une hausse de la consommation de pétrole brut (passant de 4% en 1985 à 6% en 1990).

Figure 1.6
Statistiques d'exploitation sur le transport des voyageurs, 1985-1990

Figure 1.7

Number of Employees and Compensation, Current and Constant 1986 dollars, 1985-1990

| Year Année | Number of employees Nombre d'employés | Total Compensation Rémunération totale | | Average annual compensation Rémunération moyenne annuelle | |
|---------------|--|---|-----------|--|---------|
| | | Constant | Current | Constant | Current |
| | | | Courant | | Courant |
| | No. - Nbre | \$'000 | | \$ | |
| 1990 | 69,119 | 2,430,700 | 2,851,211 | 35,167 | 41,251 |
| 1989 | 74,962 | 2,619,270 | 2,907,390 | 34,941 | 38,785 |
| 1988 | 77,869 | 2,788,498 | 2,944,654 | 35,810 | 37,815 |
| 1987 | 82,181 | 2,728,889 | 2,827,129 | 33,206 | 34,401 |
| 1986 | 84,846 | 2,914,834 | 2,914,834 | 34,354 | 34,354 |
| 1985 | 91,330 | 3,036,868 | 2,942,725 | 33,252 | 32,220 |

Figure 1.7

Nombre d'employés et rémunération, dollars courants et constants de 1986, 1985-1990

Figure 1.8

Fuel Consumption by Type, 1985-1990

| Year Année | Fuel consumed Consommation de carburant | Diesel | Crude petroleum Pétrole brut |
|---------------|--|--------|---------------------------------|
| | | | |
| | '000 litres | % | % |
| 1990 | 2 064 334 | 93.9 | 6.1 |
| 1989 | 2 166 919 | 94.6 | 5.4 |
| 1988 | 2 328 736 | 96.3 | 3.7 |
| 1987 | 2 316 718 | 95.9 | 4.1 |
| 1986 | 2 328 461 | 94.2 | 5.8 |
| 1985 | 2 364 425 | 95.6 | 4.4 |

Figure 1.8

Consommation de carburant selon le genre, 1985-1990

Chapter 2

Financial, Property Account and Inventory Statistics

Operating revenues and expenses:
Industry total and carrier shares

Operating revenues declined for the second consecutive year, from \$7.4 billion in 1989 to \$7.1 billion in 1990. Both operating revenues and expenses decreased by 5.1%, thereby leaving the operating ratio unchanged at 0.95 in 1990.

Lower transportation revenues in 1989 as a result of the 1988 drought in the Prairies, were partially offset in 1990 by increased shipments of wheat, however, declining economic activity due to the recession resulted in an overall decrease in all types of revenues: freight, passengers, government payments and miscellaneous.

Between 1985 and 1990 operating revenues decreased, 7.8% in nominal terms from \$7.7 billion to \$7.1 billion. However, this decline in real terms was much more pronounced. The operating revenues in constant 1986 dollars declined by 23.9% during the six year period (figure 2.1). All railways experienced a decline in their operating revenues in constant 1986 dollars.

Figure 2.1
Operating Revenues and Expenses, Current and Constant 1986 dollars, 1985-1990

| | Operating Revenues | | Operating Expenses | |
|------|-------------------------|-----------|----------------------|-----------|
| | Recettes d'exploitation | | Frais d'exploitation | |
| | Current | Constant | Current | Constant |
| | Courants | Constants | Courants | Constants |
| | \$'000 | | \$'000 | |
| 1990 | 7,068,378 | 6,025,898 | 6,716,893 | 5,726,251 |
| 1989 | 7,446,645 | 6,708,689 | 7,080,291 | 6,378,641 |
| 1988 | 8,003,139 | 7,578,730 | 6,979,010 | 6,608,911 |
| 1987 | 7,899,255 | 7,624,764 | 6,838,334 | 6,600,708 |
| 1986 | 7,570,483 | 7,570,483 | 6,787,364 | 6,787,364 |
| 1985 | 7,668,782 | 7,914,120 | 6,845,074 | 7,064,060 |

Chapitre 2

Statistiques financières, comptes d'immobilisation et inventaires

Recettes et frais d'exploitation: total de l'industrie et parts des transporteurs

Les recettes d'exploitation ont baissé pour une deuxième année consécutive, passant de 7.4 milliards en 1989 à 7.1 milliards en 1990. Les recettes ainsi que les dépenses d'exploitation ont baissé de 5.1%, et, de ce fait, le ratio d'exploitation est demeuré inchangé à 0.95 en 1990.

La baisse des recettes d'exploitation en 1989, causée par la sécheresse en 1988 dans les Prairies a été quelque peu compensée en 1990 par une augmentation des chargements de blé. Cependant, le déclin de l'activité économique causé par la récession a résulté en une baisse générale des recettes du transport de marchandises, de celui des voyageurs, des paiements gouvernementaux et des autres dépenses.

Entre 1985 et 1990, les recettes d'exploitation ont baissé de 7.8% en valeur nominale, soit de 7.7 milliards à 7.1 milliards. Cependant cette baisse, se chiffrant à 23.9% en valeur réelle, s'est avérée plus marquée. Les recettes d'exploitation en dollars constants de 1986 ont baissé de 23.9% au cours de cette période de six ans (figure 2.1). Toutes les sociétés ferroviaires ont souffert un déclin dans leurs recettes d'exploitation en termes de dollars constants de 1986.

Figure 2.1
Recettes et frais d'exploitation, dollars courants et constants de 1986, 1985-1990

Figure 2.1

Operating Revenues and Expenses,
Constant 1986 dollars, 1985-1990

Recettes et frais d'exploitation, dollars constants
de 1986, 1985-1990

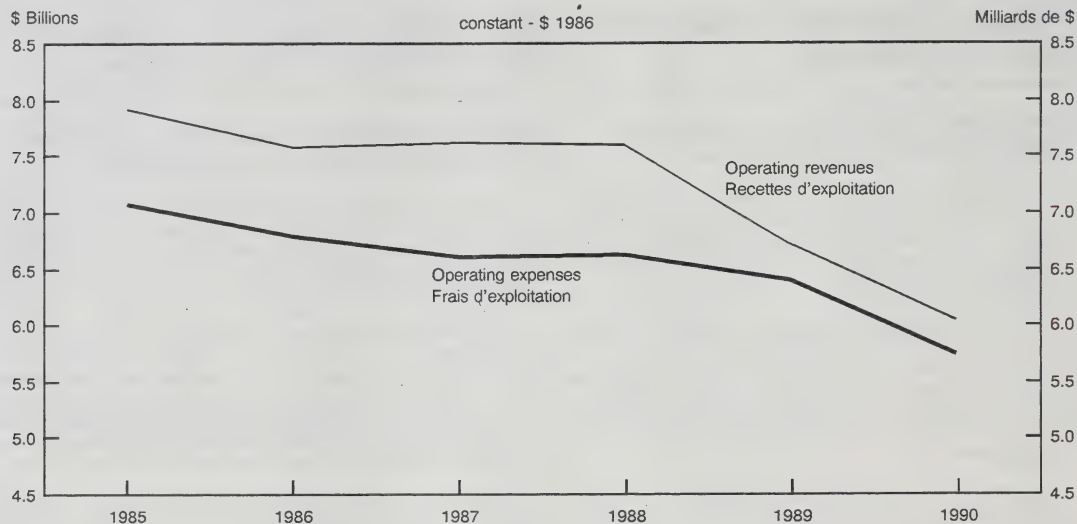


Figure 2.2

Operating Revenues by Carrier, Constant
1986 dollars, 1985-1990

Recettes d'exploitation selon le transporteur,
dollars constants de 1986, 1985-1990

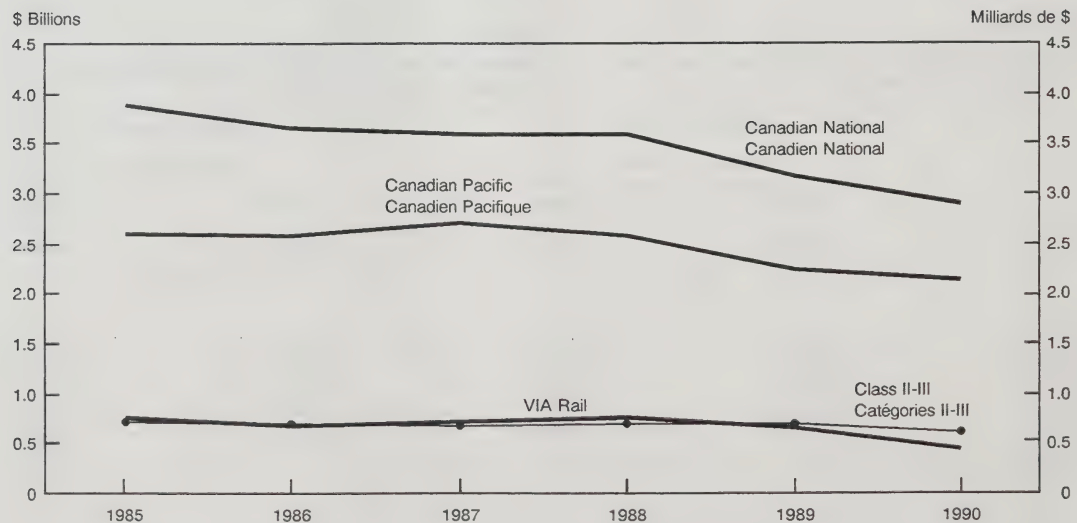


Figure 2.2

Operating Revenues by Carrier, Current and Constant 1986 dollars, 1985-1990

| Year Année | Operating revenues – Recettes d'exploitation | | | | | |
|--|--|--------------------|----------|-----------------------------|--------------------|-------|
| | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I | Class II – III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie I | Catégorie II – III | |
| Current \$'000,000 Courants | | | | | | |
| 1990 | 3,385 | 2,487 | 487 | 6,359 | 709 | 7,068 |
| 1989 | 3,515 | 2,465 | 713 | 6,693 | 753 | 7,446 |
| 1988 | 3,781 | 2,717 | 783 | 7,281 | 722 | 8,003 |
| 1987 | 3,723 | 2,790 | 710 | 7,223 | 676 | 7,899 |
| 1986 | 3,663 | 2,571 | 664 | 6,898 | 672 | 7,570 |
| 1985 | 3,763 | 2,514 | 723 | 7,000 | 669 | 7,669 |
| Operating revenues – Recettes d'exploitation | | | | | | |
| | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I | Class II – III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie I | Catégorie II – III | |
| | | | | | | |
| Constant \$'000,000 Constants | | | | | | |
| 1990 | 2,886 | 2,120 | 415 | 5,421 | 604 | 6,026 |
| 1989 | 3,167 | 2,221 | 642 | 6,030 | 678 | 6,709 |
| 1988 | 3,580 | 2,573 | 741 | 6,895 | 684 | 7,579 |
| 1987 | 3,594 | 2,693 | 685 | 6,972 | 653 | 7,625 |
| 1986 | 3,663 | 2,571 | 664 | 6,898 | 672 | 7,570 |
| 1985 | 3,883 | 2,594 | 746 | 7,224 | 690 | 7,914 |

In 1990, CN accounted for 47.9%, CP for 35.2% VIA for 6.9% and other railways for the remaining 10.0% of the total operating revenues.

Both CN and CP increased their market shares of rail operating revenues at the expense of VIA which reduced its service in 1990. The operating revenues of VIA decreased from \$713 million in 1989 to \$487 million in 1990, reducing VIA's share in total operating revenues from 9.6% to 6.9%.

Operating Revenues by Carrier and Source

In 1990, freight transportation accounted for \$6.0 billion, or 84.8% of the total rail operating revenues, up from 81.7% in 1989. On the other hand, the share of all types of revenues associated with passenger transportation declined due to reduced service of VIA and cut backs in government subsidy payments.

Passenger revenues decreased from \$317.6 million in 1989 to \$219.1 million in 1990, reducing the percentage share from 4.3% in 1989 to 3.1% in 1990.

Figure 2.2

Recettes d'exploitation selon le transporteur, dollars courants et constants de 1986, 1985-1990

En 1990, le CN a représenté 47.9% des recettes d'exploitation du secteur du transport ferroviaire, le CP, 35.2%, VIA Rail, 6.9%, et les autres sociétés ferroviaires, l'autre 10.0%.

La part du marché du CN et du CP en 1990, établie en fonctions des recettes d'exploitation, a, pour tous les deux, augmenté aux dépens de celle de VIA Rail qui a réduit ses services en 1990. Les recettes d'opération de VIA ont baissé de \$713 millions en 1989 à \$487 millions en 1990, réduisant ainsi la part VIA Rail de 9.6% à 6.9% des recettes d'exploitation totales.

Recettes d'exploitation selon le transporteur et la source

En 1990, le transport de marchandises a généré \$6.0 milliards ou 84.8% des recettes d'exploitation totales du secteur ferroviaire, soit une augmentation par rapport à 81.7% enregistrés en 1989. D'autre part, la part de toute sorte de recettes associées au transport des voyageurs a diminué par suite de la réduction des services de VIA Rail et des réductions des paiements gouvernementaux.

Les recettes tirées du transport de voyageurs ont baissé de \$317.6 millions en 1989 à \$219.1 millions en 1990, réduisant ainsi le pourcentage de 4.3% en 1989 à 3.1% en 1990.

Figure 2.3

Distribution of Operating Revenues by Major Sources, 1985-1990

| Operating revenues – Recettes d'exploitation | | | | | |
|--|------------------------|--------------------------|-----------------|---------------------------|---------|
| Year | Freight transportation | Passenger transportation | Services to VIA | Government payments | Other |
| Année | Transport de fret | Transport de voyageurs | Services à VIA | Paiements gouvernementaux | Autres |
| \$'000 | | | | | |
| 1990 | 5,993,115 | 219,130 | 84,976 | 515,043 | 256,114 |
| 1989 | 6,084,497 | 317,552 | 129,174 | 653,387 | 262,035 |
| 1988 | 6,571,037 | 276,843 | 145,142 | 764,015 | 246,102 |
| 1987 | 6,562,532 | 244,741 | 181,447 | 705,643 | 204,892 |
| 1986 | 6,216,841 | 250,025 | 243,327 | 649,573 | 210,717 |
| 1985 | 6,137,458 | 244,728 | 388,660 | 693,756 | 204,180 |

| Operating revenues – Recettes d'exploitation | | | | | |
|--|------------------------|--------------------------|-----------------|---------------------------|--------|
| | Freight transportation | Passenger transportation | Services to VIA | Government payments | Other |
| | Transport de fret | Transport de voyageurs | Services à VIA | Paiements gouvernementaux | Autres |
| % | | | | | |
| 1990 | 84.8 | 3.1 | 1.2 | 7.3 | 3.6 |
| 1989 | 81.7 | 4.3 | 1.7 | 8.8 | 3.5 |
| 1988 | 82.1 | 3.5 | 1.8 | 9.5 | 3.1 |
| 1987 | 83.1 | 3.1 | 2.3 | 8.9 | 2.6 |
| 1986 | 82.1 | 3.3 | 3.2 | 8.6 | 2.8 |
| 1985 | 80.0 | 3.2 | 5.1 | 9.0 | 2.7 |

Government payments dropped to 7.3% of total operating revenues in 1990, from 8.8% in 1989.

Revenues from services rendered to VIA by CN and CP rail have steadily declined, from 5.1% of total rail operating revenues in 1985 to 1.2% in 1990.

Canadian National

Freight transportation accounted for 91.6% of CN's rail operating revenues of \$3.4 billion in 1990, the remaining 8.4% were miscellaneous revenues (3.1%), government payments (2.9%), revenues for services to VIA (2.2%), and passenger revenues (0.1%).

Overall, CN accounted for 51.8% of freight revenues, 2.2% of passenger revenues, 40.8% of miscellaneous revenues, 88.8% of revenues received from services to VIA, and 19.1% of government payments.

Figure 2.3

Répartition des recettes d'exploitation, selon les principales sources, 1985-1990

Les paiements gouvernementaux ont chuté pour passer à 7.3% des recettes d'exploitation totales en 1990, par rapport à 8.8% en 1989.

Les recettes tirées des services offerts à VIA Rail par le CN et le CP ont régressé chaque année, passant de 5.1 % des recettes d'exploitation totales du secteur en 1985 à 1.2 % en 1990.

Le Canadien National

Le transport des marchandises a figuré pour 91.6% des recettes d'exploitation de \$3.4 milliards du CN en 1990. Les 8.4% qui restent ont compris les autres recettes (3.1%), les paiements gouvernementaux (2.9%), les recettes des services fournis à VIA Rail (2.2%) et les recettes tirées du transport des voyageurs (0.1%).

Dans l'ensemble, le CN a représenté 51.8% des recettes totales tirées du transport de marchandises, 40.8% des autres recettes, 88.8% des recettes tirées des services fournis à VIA Rail et 19.1% des paiements gouvernementaux.

Canadian Pacific

The breakdown of CP's total operating revenues of \$2.5 billion in 1990 was the following: freight revenues 94.1%, miscellaneous rail revenues 4.3%, government payments 1.2% and revenues from services to VIA and passenger revenues being minimal (0.4%).

In terms of overall share, CP generated 39.1% of the total freight revenues, 41.7% of total miscellaneous rail revenues, 11.2% of total revenues from services to VIA, and 5.8% of total government payments and a very small portion (0.2%) from the transportation of passengers.

VIA Rail

VIA's total revenues of \$487 million for 1990 consisted of government payments of 71.9%, passenger revenues of 27.5% and insignificant miscellaneous rail revenues. VIA earned 61.2% of total passenger revenues, received 68.0% of total government payments and generated 1.1% of all miscellaneous rail revenues.

Class II and III Carriers

These railways accounted for 9.1% of freight revenues, 36.4% of passenger revenues, 16.4% of miscellaneous rail revenues and 7.2% of government payments.

Le Canadien Pacifique

La ventilation des recettes d'exploitation totales du CP, soit 2.5 milliards en 1990 était la suivante: marchandises payantes, 94.1%, autres recettes, 4.3%, paiements gouvernementaux, 1.2%, des recettes des services fournis à VIA Rail, 1.8% et une part minime des recettes tirées du transport des voyageurs (0.4%).

Dans l'ensemble, le CP a généré 39.1% des recettes totales tirées du transport de marchandises, 41.7% des autres recettes, 11.2% des recettes des services fournis à VIA Rail, 5.8% du total des paiements gouvernementaux et une très petite portion des recettes tirées du transport des voyageurs (0.2%).

VIA Rail

En 1990, les recettes de VIA Rail se répartissaient comme suit: paiements gouvernementaux, 71.9%, recettes tirées du transport de voyageurs, 27.5%, autres recettes, faible pourcentage. VIA Rail a compté pour 61.2% des recettes totales tirées du transport de voyageurs, 68.0% des paiements gouvernementaux et 1.1% des autres recettes.

Transporteurs des catégories II et III

Ces sociétés ferroviaires ont représenté 9.1% des recettes totales du transport de marchandises, 36.4% des recettes totales du transport de voyageurs, 16.4% des autres recettes et 7.2% des paiements gouvernementaux.

Figure 2.4

Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1985-1990

Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1985-1990

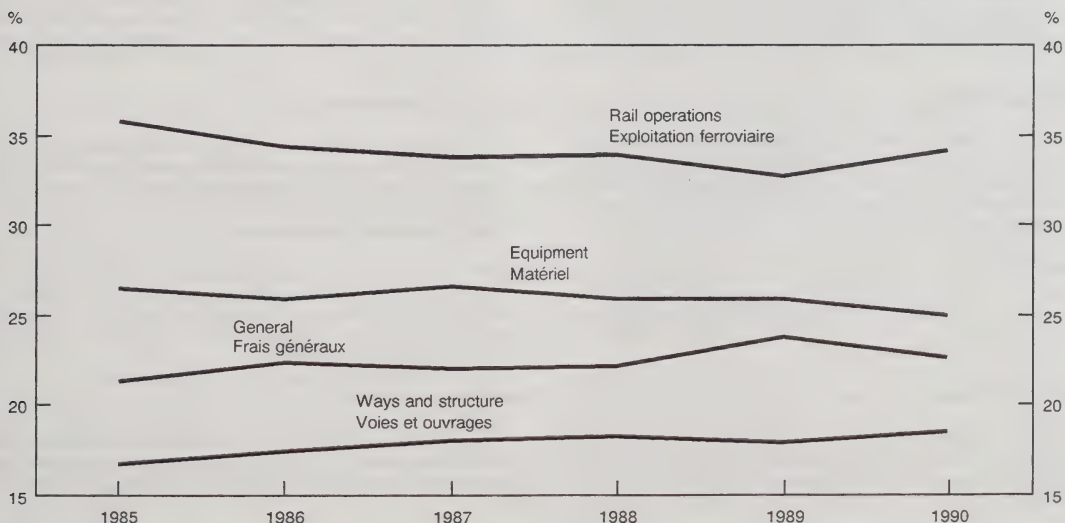


Figure 2.4

Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1985-1990

Figure 2.4

Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1985-1990

| Operating expenses – Frais d'exploitation | | | | | |
|---|---------------------|-----------|--------------------------|----------------|-----------|
| Year | Ways and structures | Equipment | Rail operations | General | Total |
| Année | Voies et ouvrages | Matériel | Exploitation ferroviaire | Frais généraux | |
| \$'000 | | | | | |
| 1990 | 1,237,998 | 1,672,911 | 2,288,248 | 1,517,736 | 6,716,893 |
| 1989 | 1,258,855 | 1,826,355 | 2,315,022 | 1,680,059 | 7,080,291 |
| 1988 | 1,271,674 | 1,799,923 | 2,362,856 | 1,544,557 | 6,979,010 |
| 1987 | 1,222,481 | 1,811,269 | 2,305,853 | 1,498,731 | 6,838,334 |
| 1986 | 1,182,877 | 1,759,826 | 2,330,982 | 1,513,679 | 6,787,364 |
| 1985 | 1,142,961 | 1,807,934 | 2,440,583 | 1,453,596 | 6,845,074 |
| Percentage shares – Parts en pourcentage | | | | | |
| Year | Ways and structures | Equipment | Rail operations | General | |
| Année | Voies et ouvrages | Matériel | Exploitation ferroviaire | Frais généraux | |
| % | | | | | |
| 1990 | 18.4 | 24.9 | 34.1 | 22.6 | |
| 1989 | 17.8 | 25.8 | 32.7 | 23.7 | |
| 1988 | 18.2 | 25.8 | 33.9 | 22.1 | |
| 1987 | 17.9 | 26.5 | 33.7 | 21.9 | |
| 1986 | 17.4 | 25.9 | 34.3 | 22.3 | |
| 1985 | 16.7 | 26.4 | 35.7 | 21.2 | |

Operating Expenses by Source, 1985-1990

Operating expenses are broken into four main categories, rail operations accounting for the highest proportion followed by equipment, general expenses and ways and structures.

Rail Operations

Expenses related to rail operations, the largest category of total operating expenses, were 34.1% in 1990 compared to 32.7% in 1989 thereby balancing the decrease in the share of equipment and general expenses in the total.

Equipment

Between 1985 and 1990 equipment expenses have declined 7.5%. In 1990 these expenses represented 24.9% of the total.

General Expenses

The general expenses increased 4.4% between 1985 and 1990. Between 1989 and 1990, the share of these expenses in the total decreased from 23.7% to 22.6%.

Dépenses d'exploitation selon la source, 1985-1990

Les dépenses d'exploitation se divisent en quatre principales catégories: exploitation ferroviaire qui a la proportion la plus grande, suivie par le matériel, les dépenses générales et les voies et ouvrages.

Exploitation ferroviaire

En 1990, les dépenses au titre de l'exploitation ferroviaire, la plus importante catégorie de dépenses d'exploitation, se sont établies à 34.1%, en comparaison avec 32.7% en 1989. Ceci a pour effet de compenser la baisse de la part du matériel et des dépenses générales.

Matériel

Entre 1985 et 1990, les dépenses au titre du matériel ont baissé de 7.5%. La part de ces dépenses a représenté 24.9% des dépenses totales en 1990.

Dépenses générales

Entre 1985 et 1990, les dépenses générales ont augmenté de 4.4%. La part de ces dépenses parmi les dépenses totales ont baissé de 23.7% à 22.6% entre 1989 et 1990.

Ways and Structures

Expenses pertaining to ways and structures have increased gradually from 1985 to 1988 but have decreased for the last two years. As a result of deregulation, railways may abandon non profitable lines at a prescribed rate each year. The length of track operated decreased from 91 334 kilometres in 1989 to 89 104 kilometres in 1990, hence the decline in associated costs of maintenance.

Balance Sheet and Property Accounts

Assets totalled \$13.8 billion in 1990; CN accounted for \$6.6 billion or 47.5% of the total, CP for \$4.6 billion or 33.2%, VIA for \$0.9 billion or 6.7% and all other railways for \$1.7 billion or 12.6%.

The balance of property accounts for land, ways and structures, and equipment at the end of 1990 was valued at \$19.1 billion, excluding miscellaneous property accounts. The net book value, after accumulated depreciation, stood at \$12.1 billion. Land accounted for 1.4%, ways and structures for 70.2% and equipment for 28.4% of the total value.

CN accounted for 49.3% of the track and roadway, CP for 32.6% and Class II and III railways for 18.1%.

CN's rolling stock totalled 37.5% of the value of the industry's total, CP accounted for 31.9%, VIA for 11.5% and other railways the remaining 19.1%.

Figure 2.8 depicts the breakdown of the \$13.4 billion in property accounts for ways and structures and the \$5.4 billion in equipment registered at the end of 1990. Track and roadway accounted for 77.6% of the total value of the ways and structures account while rolling stock represented 77.8% of the value of the equipment.

Financial Ratios

A series of financial ratios, are presented in Figure 2.9.

The **operating ratio**, the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses remained unchanged between 1989 and 1990 at 0.95. CP and class II and III railways with operating ratios of 0.90 and 0.91 respectively are in a relatively good situation compared to VIA with 1.08 (despite the subsidies) and CN with a ratio of 0.98.

The **current ratio**, sometimes called the working capital ratio, measures the liquidity of the railways by their ability to pay current debts from current assets. The current ratio improved slightly to 0.93 from 0.90 in 1989. The current ratio of the railways varied from a high of 1.15 for CN to a low of 0.43 for class II and III railways.

Voies et ouvrages

Les dépenses au titre des voies et ouvrages ont augmenté lentement au cours de la période 1985-1988, mais ont diminué au cours des deux dernières années. Par suite de la déréglementation, les sociétés ferroviaires sont permises d'abandonner certaines lignes non-rentables à un taux pré-déterminé chaque année. La longueur des voies a été réduite de 91 334 kilomètres en 1989 à 89 104 kilomètres en 1990, expliquant ainsi la baisse équivalente des frais d'entretien.

Bilan et comptes d'immobilisations

L'actif se chiffrait à \$13.8 milliards en 1990, le CN représentant \$6.6 milliards ou 47.5% de ce total, le CP, \$4.6 milliards ou 33.2%, VIA Rail, \$0.9 milliard ou 6.7%, et les autres sociétés ferroviaires, \$1.7 milliard ou 12.6%.

Le solde des comptes d'immobilisations pour les terrains, les voies et ouvrages, et le matériel, à la fin de 1990, se chiffrait à \$19.1 milliards, les immobilisations diverses étant exclues. La valeur comptable nette, après l'amortissement cumulé, était de \$12.1 milliards. Les terrains ont représenté 1.4%, les voies et ouvrages, 70.2%, et le matériel, 28.4% de la valeur totale.

Le CN a figuré pour 49.3% du poste des voies et chemins, le CP, pour 32.6%, et les sociétés ferroviaires de catégories II - III, 18.1%.

Le matériel roulant du CN a représenté 37.5% de la valeur totale pour l'équipement du secteur, le CP, 31.9%, VIA Rail, 11.5%, et les autres sociétés ferroviaires, 19.1%.

La figure 2.8 donne la ventilation du poste des voies et des ouvrages (\$13.4 milliards) et de celui du matériel (\$5.4 milliards) à la fin de 1990. Les voies et chemins ont représenté 77.6% de la valeur totale des voies et ouvrages, et le matériel roulant a figuré pour 77.8% de la valeur du matériel.

Ratios financiers

Une série de ratios financiers sont présentés à la figure 2.9.

Le **ratio d'exploitation** se définit comme la part des recettes d'exploitation totales absorbées par les dépenses d'exploitation totales. Le ratio d'exploitation du secteur du transport ferroviaire, à 0.95, n'a pas changé entre 1989 et 1990. Le CP et les chemins de fer de catégories II et III avec un ratio d'exploitation de 0.90 et 0.91 respectivement sont relativement mieux placés que Via Rail qui a eu un ratio de 1.08 en dépit des subventions et le CN qui a eu un ratio de 0.98.

Le **ratio de liquidité générale**, quelquefois appelé le ratio du fonds de roulement, mesure la liquidité des sociétés ferroviaires selon leur aptitude à payer leurs dettes à court terme au moyen d'éléments d'actif à court terme. Le ratio de liquidité générale s'est amélioré légèrement en passant de 0.90 en 1989 à 0.93 en 1990, allant d'un haut de 1.15 pour le CN à un bas de 0.43 pour les chemins de fer de catégories II et III.

Figure 2.5
Operating and Income Accounts, 1990

| Item | Class I – Catégorie I | | |
|--|-----------------------|--------------------|----------------|
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | |
| | | \$'000 | |
| Revenues | | | |
| Freight revenues | 3,101,708 | 2,341,262 | – |
| Passenger revenues | 4,794 | 465 | 134,192 |
| Miscellaneous rail revenues | 104,573 | 106,791 | 2,740 |
| Revenues from services for VIA | 75,459 | 9,517 | – |
| Government payments | 98,214 | 29,595 | 350,324 |
| Total operating revenues (rail) | 3,384,748 | 2,487,630 | 487,256 |
| Expenses | | | |
| Ways and structures | | | |
| Administration | 84,270 | 51,365 | – |
| Track and roadway – Maintenance | 251,253 | 192,616 | – |
| Track and roadway – Depreciation | 101,893 | 65,448 | – |
| Building – Maintenance | 39,168 | 21,313 | 14,420 |
| Building – Depreciation | 17,398 | 12,391 | 12,737 |
| Leasehold improvements – Amortization | 313 | 1,210 | 6,248 |
| Signals, communications and power – Maintenance | 50,611 | 39,313 | – |
| Signals, communications and power – Depreciation | 35,367 | 8,515 | – |
| Terminals and fuel stations – Maintenance | 1,894 | 1,675 | 254 |
| Terminals and fuel stations – Depreciation | 2,290 | 2,048 | – |
| Miscellaneous way and structures expenses | 45,415 | 17,708 | 224 |
| Special depreciation | (6,250) | (7,025) | – |
| Sub-total | 623,622 | 406,577 | 33,883 |
| Equipment | | | |
| Administration | 34,853 | 31,587 | 15,805 |
| Locomotives – Maintenance and servicing | 195,352 | 163,019 | 23,158 |
| Locomotives – Depreciation | 28,034 | 25,757 | 10,220 |
| Freight cars – Maintenance | 184,241 | 142,722 | – |
| Freight cars – Depreciation | 18,205 | 23,421 | – |
| Passenger cars – Maintenance and servicing | 2,502 | 1,460 | 92,952 |
| Passenger cars – Depreciation | 110 | – | 13,481 |
| Intermodal equipment – Maintenance | 18,361 | 10,598 | – |
| Intermodal equipment – Depreciation | 8,169 | 4,798 | – |
| Work equipment and roadway machines – Maintenance | 39,101 | 42,030 | – |
| Work equipment and roadway machines – Depreciation | 31,768 | 11,113 | – |
| Other equipment – Maintenance | 496 | – | – |
| Other equipment – Depreciation | 7,936 | 4,981 | 2,296 |
| Equipment rents (net) | 176,427 | 81,747 | 289 |
| Miscellaneous equipment expenses | 36,276 | 31,734 | 788 |
| Special Depreciation | (2,791) | (1,328) | (5,523) |
| Sub-total | 779,040 | 573,639 | 153,466 |

Figure 2.5

Compte d'exploitation et de revenu, 1990

| Grand total – Total général | | | |
|-----------------------------|--------------------|------------------|---|
| Class I | Class II – III | Total | Détail |
| Catégorie I | Catégorie II – III | | |
| \$'000 | | | |
| | | | Recettes |
| 5,442,970 | 550,145 | 5,993,115 | Recettes tirées du transport des marchandises |
| 139,451 | 79,679 | 219,130 | Recettes tirées du transport des voyageurs |
| 214,104 | 42,010 | 256,114 | Recettes diverses (chemins de fer) |
| 84,976 | – | 84,976 | Recettes tirées des services, VIA |
| 478,133 | 36,910 | 515,043 | Paielements gouvernementaux |
| 6,359,634 | 708,744 | 7,068,378 | Total des recettes des chemins de fer |
| | | | Dépenses |
| | | | Voies et ouvrages |
| 135,635 | 13,935 | 149,570 | Administration |
| 443,869 | 59,564 | 503,433 | Voies et chemins de roulement – Entretien |
| 167,341 | 44,493 | 211,834 | Voies et chemins de roulement – Amortissement |
| 74,901 | 8,144 | 83,045 | Immeubles – Entretien |
| 42,526 | 10,398 | 52,924 | Immeubles – Amortissement |
| 7,771 | – | 7,771 | Améliorations locatives – Amortissement |
| 89,924 | 9,974 | 99,898 | Signaux, communications et énergie – Entretien |
| 43,882 | 3,003 | 46,885 | Signaux, communications et énergie – Amortissement |
| 3,823 | 296 | 4,119 | Terminaux et postes de carburants – Entretien |
| 4,338 | 82 | 4,420 | Terminaux et postes de carburants – Amortissement |
| 63,347 | 22,275 | 85,622 | Autres dépenses – voies et ouvrages |
| (13,275) | 1,751 | (11,524) | Amortissement spécial |
| 1,064,082 | 173,916 | 1,237,998 | Total partiel |
| | | | Matériel |
| 82,245 | 21,791 | 104,036 | Administration |
| 381,529 | 37,969 | 419,498 | Locomotives – Entretien et réparation |
| 64,011 | 12,122 | 76,133 | Locomotives – Amortissement |
| 326,963 | 26,182 | 353,145 | Wagons – Entretien |
| 41,626 | 7,193 | 48,819 | Wagons – Amortissement |
| 96,914 | 17,828 | 114,742 | Voitures – Entretien et réparations |
| 13,591 | 19,613 | 33,204 | Voitures – Amortissement |
| 28,959 | 1,803 | 30,762 | Matériel intermodal – Entretien |
| 12,967 | 2,048 | 15,015 | Matériel intermodal – Amortissement |
| 81,131 | 8,842 | 89,973 | Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement – Entretien |
| 42,881 | 3,693 | 46,574 | Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement – Amortissement |
| 496 | – | 496 | Autres matériels – Entretien |
| 15,213 | 1,008 | 16,221 | Autres matériels – Amortissement |
| 258,463 | (16,020) | 242,443 | Locations de matériel (nettes) |
| 68,798 | 19,877 | 88,675 | Autres dépenses de matériel, nettes |
| (9,642) | 2,818 | (6,824) | Amortissement spécial |
| 1,506,145 | 166,766 | 1,672,911 | Total partiel |

Figure 2.5

Operating and Income Accounts, 1990 – Concluded

| Item | Class I – Catégorie I | | |
|--|-----------------------|-----------------------|----------------|
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | |
| | | \$'000 | |
| Rail operations | | | |
| Administration | 71,432 | 63,296 | 20,434 |
| Train related expenses | 502,579 | 420,928 | 110,210 |
| Yard related expenses | 164,513 | 141,292 | 3,193 |
| Train control | 31,056 | 18,517 | 857 |
| Station and terminal operation | 96,615 | 63,454 | 23,749 |
| Other rail operations | 40,427 | 16,580 | 3,997 |
| Other transport modes | 61,737 | 55,343 | 871 |
| Equipment cleaning and specialized servicing | 19,024 | 10,374 | 4,008 |
| Casualties and claims | 38,260 | 22,168 | 56 |
| Miscellaneous operating expenses | 80,643 | 5,617 | (3,740) |
| Sub-total | 1,106,286 | 817,569 | 163,635 |
| General | | | |
| Administration | 313,995 | 209,352 | 88,831 |
| Employee benefits | 325,264 | 113,735 | 28,363 |
| Taxes – other than on income | 108,349 | 98,925 | 10,030 |
| Other general expenses | 47,989 | 21,833 | 46,023 |
| Sub-total | 795,597 | 443,845 | 173,247 |
| Total expenses (rail) | 3,304,545 | 2,241,630 | 524,231 |
| Other income and charges | (178,938) | 32,302 | 64,788 |
| Net non-rail revenue | (227) | 4,547 | – |
| Income before income taxes and extraordinary items | (98,962) | 282,849 | 27,813 |
| Income taxes | (21,668) | 118,729 | 1,437 |
| Net income before extraordinary items | (77,294) | 164,120 | 26,376 |
| Extraordinary items | – | – | – |
| Net income for the year | (77,294) | 164,120 | 26,376 |

Figure 2.5

Compte d'exploitation et de revenu, 1990 – fin

| Grand total – Total général | | | |
|-----------------------------|--------------------|------------------|--|
| Class I | Class II – III | Total | Détail |
| Catégorie I | Catégorie II – III | | |
| | \$'000 | | |
| | | | Exploitation ferroviaire |
| 155,162 | 10,987 | 166,149 | Administration |
| 1,033,717 | 112,701 | 1,146,418 | Dépenses – chemins de fer |
| 308,998 | 23,877 | 332,875 | Dépenses – triage |
| 50,430 | 6,372 | 56,802 | Contrôle – chemins de fer |
| 183,818 | 20,198 | 204,016 | Opérations – gares et terminaux |
| 61,004 | 5,020 | 66,024 | Autres exploitations ferroviaires |
| 117,951 | 2,918 | 120,869 | Autres modes de transport |
| 33,406 | 1,258 | 34,664 | Nettoyage de l'équipement et réparations spéciales |
| 60,484 | 2,797 | 63,281 | Accidents et réclamations |
| 82,520 | 14,630 | 97,150 | Autres dépenses d'exploitation |
| 2,087,490 | 200,758 | 2,288,248 | Total partiel |
| | | | Frais généraux |
| 612,178 | 62,488 | 674,666 | Administration |
| 467,362 | 14,892 | 482,254 | Avantages sociaux accordés aux employés |
| 217,304 | 9,398 | 226,702 | Impôts – sauf impôts sur le revenu |
| 115,845 | 18,269 | 134,114 | Autres frais généraux |
| 1,412,689 | 105,047 | 1,517,736 | Total partiel |
| 6,070,406 | 646,487 | 6,716,893 | Total des dépenses des chemins de fer |
| (81,848) | (79,452) | (161,300) | Autres revenus et charges |
| 4,320 | (1,821) | 2,499 | Autres recettes non ferroviaires nettes |
| 211,700 | (19,016) | 192,684 | Revenu avant impôt et postes extraordinaires |
| 98,498 | 20,767 | 119,265 | Impôts sur le revenu |
| 113,202 | (39,783) | 73,419 | Bénéfice net avant postes extraordinaires |
| – | (423) | (423) | Postes extraordinaires |
| 113,202 | (40,206) | 72,996 | Revenu net pour l'année |

Figure 2.6
Balance Sheet, 1990

| Item | Class I – Catégorie I | | |
|---|-----------------------|--------------------|----------------|
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | |
| | \$'000 | | |
| Current assets | | | |
| Cash | – | – | 1,939 |
| Temporary Investments | – | – | 5,946 |
| Accounts receivable, trade | 452,842 | 208,554 | 6,525 |
| Other accounts receivable | 128,041 | 70,738 | 157,483 |
| Sub-total | 580,883 | 279,292 | 164,008 |
| Allowance for doubtful accounts (Cr.) | 22,044 | 11,383 | 1,810 |
| Material and supplies | 194,259 | 183,955 | 40,528 |
| Prepaid expenses | 1,712 | 1,084 | 625 |
| Other current assets | 24,902 | 76,295 | – |
| Total current assets | 779,712 | 529,243 | 211,236 |
| Non-current assets | | | |
| Segregated assets | – | – | – |
| Long-term accounts receivable | 9,905 | 24,059 | – |
| Long-term investments | 45,000 | 6,795 | 2,001 |
| Long-term intercorporate investments | 31,527 | 42,224 | – |
| Construction in progress | 82,186 | 38,685 | 68,616 |
| Property | 8,947,602 | 5,979,149 | 920,562 |
| Accumulated depreciation – property (Cr.) | 3,363,107 | 2,150,011 | 280,298 |
| Deferred Charges | 24,063 | 108,656 | 3,922 |
| Intangible assets | 1,535 | 1,913 | – |
| Retired property | – | (3,150) | 5,702 |
| Total non-current assets | 5,778,711 | 4,048,320 | 720,505 |
| Total Assets | 6,558,423 | 4,577,563 | 931,741 |
| Current liabilities | | | |
| Bank loans | – | – | – |
| Loans from Government of Canada | – | – | – |
| Accounts payable | 148,929 | 146,925 | 29,147 |
| Accrued liabilities | 417,829 | 162,918 | 154,247 |
| Notes and other loans payable | – | – | – |
| Income and other taxes payable | 38,690 | 68,421 | 10,364 |
| Dividends payable | – | – | – |
| Deferred revenues | 21,870 | 30,118 | 3,482 |
| Long-term debt maturing within 12 months | – | – | – |
| Lease obligations due within one year | – | 3,348 | – |
| Other current liabilities | 49,679 | 122,506 | 46 |
| Total current liabilities | 676,997 | 534,236 | 197,286 |
| Non-current liabilities | | | |
| Deferred liabilities | 256,237 | 54,104 | 60,383 |
| Deferred income taxes (non-current) | – | 782,387 | – |
| Long-term debt | – | – | – |
| Lease obligations | – | 41,936 | – |
| Other deferred credits – long term | – | – | – |
| Minority shareholders' interest in subsidiary companies | – | – | – |
| Donations and grants | 304,930 | 289,388 | – |
| Investment tax credits | 11,843 | 76,313 | 10,643 |
| Total non-current liabilities | 573,010 | 1,244,128 | 71,026 |
| Shareholders' equity | | | |
| Share capital | – | – | 9,300 |
| Contributed surplus | 188,887 | 153,693 | 752,346 |
| Retained earnings | 676,747 | – | (98,217) |
| Net investment in rail assets | 4,442,782 | 2,645,506 | – |
| Total shareholders' equity | 5,308,416 | 2,799,199 | 663,429 |
| Total liabilities and shareholders' equity | 6,558,423 | 4,577,563 | 931,741 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Figure 2.6
Bilan, 1990

| Grand total – Total général | | | |
|-----------------------------|--|-------------------|---|
| Class I Catégorie I | Class II – III Catégorie II – III | Total | Détail |
| | \$'000 | | |
| 1,939 | 16,676 | 18,615 | Disponibilités |
| 5,946 | 12,639 | 18,585 | Encaisse |
| 667,921 | 68,212 | 736,133 | Placements temporaires |
| 356,262 | 28,517 | 384,779 | Comptes à recevoir, commerce |
| 1,024,183 | 96,728 | 1,120,911 | Autres comptes à recevoir |
| | | | Total partiel |
| 35,237 | 3,442 | 38,679 | Allocation pour créances douteuses (cr.) |
| 418,742 | 51,723 | 470,465 | Matériaux et approvisionnements |
| 3,421 | (1,411) | 2,010 | Frais payés d'avances |
| 101,197 | 2,258 | 103,455 | Autres disponibilités |
| 1,520,191 | 175,171 | 1,695,362 | Total – disponibilités |
| | | | Actif non exigible à court terme |
| – | 30 | 30 | Actifs réservés |
| 33,964 | 3,913 | 37,877 | Comptes à recevoir à long terme |
| 53,796 | 10,747 | 64,543 | Placements à long terme |
| 73,751 | 31 | 73,782 | Placements à long terme intersociétés |
| 189,487 | 36,632 | 226,119 | Construction en cours |
| 15,847,313 | 2,224,875 | 18,072,188 | Immeubles |
| 5,793,416 | 722,545 | 6,515,961 | Amortissement accumulé – Immeubles (cr.) |
| 136,641 | 10,895 | 147,536 | Frais différés |
| 3,448 | 4,405 | 7,853 | Valeurs impondérables |
| 2,552 | 166 | 2,718 | Immeubles hors de service |
| 10,547,536 | 1,569,149 | 12,116,685 | Total actif non exigible à court terme |
| 12,067,727 | 1,744,320 | 13,812,047 | Total actifs |
| | | | Passif exigible à court terme |
| – | 1,876 | 1,876 | Emprunts bancaires |
| – | – | – | Emprunts du gouvernement du Canada |
| 325,001 | 117,422 | 442,423 | Comptes à payer |
| 734,994 | 33,497 | 768,491 | Frais courus |
| – | 109,213 | 109,213 | Effets et autres emprunts à payer |
| 117,475 | 756 | 118,231 | Impôts sur le revenu et autres impôts à payer |
| – | – | – | Dividendes à payer |
| 55,470 | 7,183 | 62,653 | Revenus différés |
| – | 28,111 | 28,111 | Dette à long terme venant à échéance dans les 12 mois |
| 3,348 | 105,128 | 108,476 | Contrats de location échéant au cours de l'année |
| 172,231 | 3,305 | 175,536 | Autres passifs exigibles à court terme |
| 1,408,519 | 406,490 | 1,815,009 | Total – Passif exigible à court terme |
| | | | Passif non exigible à court terme |
| 370,724 | 10,335 | 381,059 | Passif différé |
| 782,387 | 615 | 783,002 | Impôts sur le revenu différés (non exigibles à court terme) |
| – | 700,559 | 700,559 | Dettes à long terme |
| 41,936 | 35,203 | 77,139 | Termes de bail |
| – | 83,685 | 83,685 | Autres crédits différés – à long terme |
| – | – | – | Intérêts à des actionnaires minoritaires de filiales |
| 594,318 | 5,696 | 600,014 | Dons de charité et contributions |
| 98,799 | – | 98,799 | Crédits d'impôt à l'investissement |
| 1,888,164 | 836,093 | 2,724,257 | Total – Passif non exigible à court terme |
| | | | Avoirs des actionnaires |
| 9,300 | 469,442 | 478,742 | Capital – Actions |
| 1,094,926 | 126,248 | 1,221,174 | Surplus d'apport |
| 578,530 | (94,999) | 483,531 | Bénéfices non répartis |
| 7,088,288 | 1,046 | 7,089,334 | Placements nets dans des actifs ferroviaires |
| 8,771,044 | 501,737 | 9,272,781 | Total – Avoirs des actionnaires |
| 12,067,727 | 1,744,320 | 13,812,047 | Total passif et avoirs des actionnaires |

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 2.7

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1990

| Item | Class I – Catégorie I | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-------------|
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | |
| Land | | \$ | |
| Balance at beginning of year | 118,593,750 | 72,114,382 | 2,803,971 |
| Balance at end of year | 115,166,106 | 78,603,577 | 2,803,971 |
| Accumulated Depreciation | ... | ... | ... |
| Net book value | ... | ... | ... |
| Ways and Structures | | | |
| Track and roadway | | | |
| Balance at beginning of year | 5,016,649,920 | 3,328,909,169 | – |
| Balance at end of year | 5,114,378,699 | 3,382,743,482 | – |
| Accumulated Depreciation | 1,591,666,871 | 932,545,811 | – |
| Net book value | 3,522,711,828 | 2,450,197,671 | – |
| Buildings and related machinery and equipment | | | |
| Balance at beginning of year | 704,739,948 | 372,526,832 | 218,225,518 |
| Balance at end of year | 710,956,640 | 392,457,904 | 221,146,253 |
| Accumulated Depreciation | 322,833,430 | 114,837,395 | 56,854,319 |
| Net book value | 388,123,210 | 277,620,509 | 164,291,934 |
| Leasehold improvements | | | |
| Balance at beginning of year | 5,265,414 | 9,290,765 | 131,658,617 |
| Balance at end of year | 4,811,398 | 10,625,395 | 135,102,508 |
| Accumulated Depreciation | 1,727,976 | 5,302,574 | 45,505,799 |
| Net book value | 3,083,422 | 5,322,821 | 89,596,709 |
| Signals, communications and power | | | |
| Balance at beginning of year | 654,656,482 | 256,345,302 | – |
| Balance at end of year | 686,726,276 | 264,587,083 | – |
| Accumulated Depreciation | 298,110,693 | 88,573,618 | – |
| Net book value | 388,615,583 | 176,013,465 | – |
| Terminals and fuel stations | | | |
| Balance at beginning of year | 111,783,625 | 99,089,179 | – |
| Balance at end of year | 117,874,229 | 102,071,254 | – |
| Accumulated Depreciation | 25,219,395 | 35,249,816 | – |
| Net book value | 92,654,834 | 66,821,438 | – |
| Total, Ways and Structures | | | |
| Balance at beginning of year | 6,493,095,389 | 4,066,161,247 | 349,884,135 |
| Balance at end of year | 6,634,747,242 | 4,152,485,118 | 356,248,761 |
| Accumulated Depreciation | 2,239,558,365 | 1,176,509,214 | 102,360,118 |
| Net book value | 4,395,188,877 | 2,975,975,904 | 253,888,643 |

Figure 2.7

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1990

| Grand total – Total général | | | |
|-----------------------------|--------------------|----------------|---|
| Class I | Class II – III | | Détail |
| Catégorie I | Catégorie II – III | Total | |
| \$ | | | |
| | | | Terrains |
| 193,512,103 | 71,993,696 | 265,505,799 | Solde en début d'année |
| 196,573,654 | 77,706,327 | 274,279,981 | Solde en fin d'année |
| ... | ... | ... | Amortissement accumulé |
| ... | ... | ... | Valeur comptable, nette |
| | | | Voies et ouvrages |
| | | | Voies et chemins de roulement |
| 8,345,559,089 | 1,830,045,410 | 10,175,604,499 | Solde en début d'année |
| 8,497,122,181 | 1,883,774,832 | 10,380,897,013 | Solde en fin d'année |
| 2,524,212,682 | 481,720,613 | 3,005,933,295 | Amortissement accumulé |
| 5,972,909,499 | 1,345,650,728 | 7,318,560,227 | Valeur comptable, nette |
| | | | Bâtiments, machines et matériel |
| 1,295,492,298 | 228,352,528 | 1,523,844,826 | Solde en début d'année |
| 1,324,560,797 | 243,246,037 | 1,567,806,834 | Solde en fin d'année |
| 494,525,144 | 77,257,834 | 571,782,978 | Amortissement accumulé |
| 830,035,653 | 151,305,559 | 981,341,212 | Valeur comptable, nette |
| | | | Améliorations locatives |
| 146,214,796 | – | 146,214,796 | Solde en début d'année |
| 150,539,301 | – | 150,539,301 | Solde en fin d'année |
| 52,536,349 | – | 52,536,349 | Amortissement accumulé |
| 98,002,952 | – | 98,002,952 | Valeur comptable, nette |
| | | | Signaux, communications et énergie |
| 911,001,784 | 90,976,016 | 1,001,977,800 | Solde en début d'année |
| 951,313,359 | 93,284,728 | 1,044,598,087 | Solde en fin d'année |
| 386,684,311 | 34,019,947 | 420,704,258 | Amortissement accumulé |
| 564,629,048 | 56,506,452 | 621,135,500 | Valeur comptable, nette |
| | | | Terminaux et postes de carburants |
| 210,872,804 | 7,069,964 | 217,942,768 | Solde en début d'année |
| 219,945,483 | 6,544,673 | 226,490,156 | Solde en fin d'année |
| 60,469,211 | 4,699,264 | 65,168,475 | Amortissement accumulé |
| 159,476,272 | 2,165,331 | 161,641,603 | Valeur comptable, nette |
| | | | Total, voies et chemins de roulement |
| 10,909,140,771 | 2,156,443,918 | 13,065,584,689 | Solde en début d'année |
| 11,143,481,121 | 2,226,850,271 | 13,370,331,392 | Solde en fin d'année |
| 3,518,427,697 | 597,697,658 | 4,116,125,355 | Amortissement accumulé |
| 7,625,053,424 | 1,555,628,070 | 9,180,681,494 | Valeur comptable, nette |

Figure 2.7

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1990 – Concluded

| Item | Class I – Catégorie I | | |
|--|-----------------------|-----------------------|---------------|
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | |
| | | \$ | |
| Equipment | | | |
| Rolling stock – revenue service | | | |
| Balance at beginning of year | 1,573,438,315 | 1,365,471,921 | 596,798,832 |
| Balance at end of year | 1,578,773,330 | 1,343,249,163 | 481,849,558 |
| Accumulated Depreciation | 752,892,806 | 614,550,581 | 165,659,864 |
| Net book value | 825,880,524 | 728,698,582 | 316,189,694 |
| Intermodal equipment | | | |
| Balance at beginning of year | 115,498,745 | 66,773,831 | – |
| Balance at end of year | 114,857,116 | 67,059,382 | – |
| Accumulated Depreciation | 75,111,860 | 41,265,727 | – |
| Net book value | 39,745,256 | 25,793,655 | – |
| Work equipment and roadway machines | | | |
| Balance at beginning of year | 392,784,323 | 264,880,594 | – |
| Balance at end of year | 380,005,259 | 280,723,902 | – |
| Accumulated Depreciation | 243,643,807 | 111,495,116 | – |
| Net book value | 136,361,452 | 169,228,786 | – |
| Other Equipment | | | |
| Balance at beginning of year | 102,329,617 | 45,249,766 | 86,800,865 |
| Balance at end of year | 111,679,181 | 51,965,858 | 79,659,437 |
| Accumulated Depreciation | 51,900,535 | 22,173,700 | 12,400,653 |
| Net book value | 59,778,646 | 29,792,158 | 67,258,784 |
| Total, Equipment | | | |
| Balance at beginning of year | 2,184,051,000 | 1,742,376,112 | 683,599,697 |
| Balance at end of year | 2,185,314,886 | 1,742,998,305 | 561,508,995 |
| Accumulated Depreciation | 1,123,549,008 | 789,485,124 | 178,060,517 |
| Net book value | 1,061,765,878 | 953,513,181 | 383,448,478 |
| Total | | | |
| Balance at beginning of year | 8,795,740,139 | 5,880,651,741 | 1,036,287,803 |
| Balance at end of year | 8,935,228,234 | 5,974,087,000 | 920,561,727 |
| Accumulated Depreciation | 3,363,107,373 | 1,965,994,338 | 280,420,635 |
| Net book value | 5,456,954,755 | 3,929,489,085 | 637,337,121 |
| Miscellaneous Property Accounts | | | |
| Balance at beginning of year | 22,517,381 | 72,990,218 | – |
| Balance at end of year | 12,373,677 | 74,505,698 | – |
| Accumulated Depreciation | ... | ... | ... |
| Net book value | ... | ... | ... |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Figure 2.7

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1990 – fin

| Grand total – Total général | | | |
|--|--------------------|----------------|-------------------------|
| Class I | Class II – III | Total | Détail |
| Catégorie I | Catégorie II – III | | |
| \$ | | | |
| Matériel | | | |
| Matériel roulant – service payant | | | |
| 3,535,709,068 | 733,726,275 | 4,269,435,343 | Solde en début d'année |
| 3,403,872,051 | 804,514,043 | 4,208,386,094 | Solde en fin d'année |
| 1,533,103,251 | 263,692,450 | 1,796,795,701 | Amortissement accumulé |
| 1,870,768,800 | 461,385,707 | 2,332,154,507 | Valeur comptable, nette |
| Matériel intermodal | | | |
| 182,272,576 | 19,803,000 | 202,075,576 | Solde en début d'année |
| 181,916,498 | 22,812,000 | 204,728,498 | Solde en fin d'année |
| 116,377,587 | 9,708,000 | 126,085,587 | Amortissement accumulé |
| 65,538,911 | 10,095,000 | 75,633,911 | Valeur comptable, nette |
| Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement | | | |
| 657,664,917 | 67,529,846 | 725,194,763 | Solde en début d'année |
| 660,729,161 | 69,460,078 | 730,189,239 | Solde en fin d'année |
| 355,138,923 | 35,181,228 | 390,320,151 | Amortissement accumulé |
| 305,590,238 | 32,361,030 | 337,951,268 | Valeur comptable, nette |
| Autres matériels | | | |
| 234,380,248 | 16,107,153 | 250,487,401 | Solde en début d'année |
| 243,304,476 | 22,087,024 | 265,391,500 | Solde en fin d'année |
| 86,474,888 | 5,651,005 | 92,125,893 | Amortissement accumulé |
| 156,829,588 | 10,406,474 | 167,236,062 | Valeur comptable, nette |
| Total, matériel | | | |
| 4,610,026,809 | 837,166,274 | 5,447,193,083 | Solde en début d'année |
| 4,489,822,186 | 918,873,145 | 5,408,695,331 | Solde en fin d'année |
| 2,091,094,649 | 314,232,683 | 2,405,327,332 | Amortissement accumulé |
| 2,398,727,537 | 514,248,211 | 2,912,975,748 | Valeur comptable, nette |
| Total | | | |
| 15,712,679,683 | 3,065,603,887 | 18,778,283,570 | Solde en début d'année |
| 15,829,876,961 | 3,223,429,743 | 19,053,306,704 | Solde en fin d'année |
| 5,609,522,346 | 911,930,341 | 6,521,452,687 | Amortissement accumulé |
| 10,023,780,961 | 2,069,876,281 | 12,093,657,242 | Valeur comptable, nette |
| Comptes d'immobilisation | | | |
| 95,507,599 | 4,834,130 | 100,341,729 | Solde en début d'année |
| 86,879,375 | 5,127,998 | 92,007,373 | Solde en fin d'année |
| ... | ... | ... | Amortissement accumulé |
| ... | ... | ... | Valeur comptable, nette |

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 2.8

Property Accounts by Major Categories, 1990

Comptes d'immobilisation selon les principales catégories, 1990

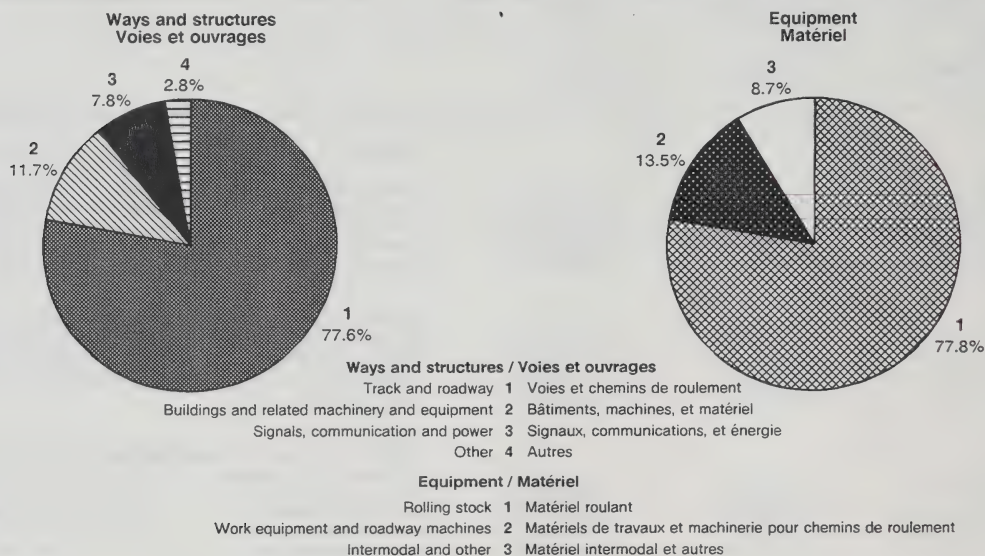


Figure 2.9

Financial Ratios and Solvency Indicators, 1985-1990

Figure 2.9

Coefficients financiers et indicateurs de rentabilité, 1985-1990

| Year | Operating ratio | Current ratio | Debt-asset ratio | Debt-equity ratio |
|-------|----------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------|
| Année | Ratio d'exploitation | Ratio du fond de roulement | Ratio des capitaux propres | Ratio d'endettement |
| 1990 | 0.95 | 0.93 | 0.33 | 0.49 |
| 1989 | 0.95 | 0.90 | 0.34 | 0.51 |
| 1988 | 0.87 | 0.88 | 0.33 | 0.49 |
| 1987 | 0.87 | 0.97 | 0.28 | 0.39 |
| 1986 | 0.90 | 1.23 | 0.25 | 0.34 |
| 1985 | 0.89 | 1.16 | 0.26 | 0.35 |

The **debt-asset ratio** is used as a measure of solvency and a measure of capital provided by creditors. The ratio of 0.33 shows that in 1990, creditors supplied 33% of the railways total finances compared to 26% in 1985; the debt-asset ratio was 0.19 for CN, 0.39 for CP, 0.29 for VIA and 0.71 for other railways.

Le **ratio d'autonomie financière** mesure le degré de solvabilité et correspond au pourcentage des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio de 0.33 observé en 1990 montre que les créanciers ont fourni 33% du financement total des sociétés ferroviaires par rapport à 26% en 1985. Le ratio d'autonomie financière s'établissait à 0.19 pour le CN, 0.39 pour le CP, 0.29 pour VIA Rail, et 0.71 pour les autres sociétés.

Figure 2.10

Inventory of Equipment in Service, by Carrier,
1990

Figure 2.10

Inventaire du matériel en service, selon le transporteur,
1990

| Item Détail | Class I - Catégorie I | | | Grand total - Total général | | |
|---|-----------------------|-----------------------|------------|-----------------------------|--|-----------------|
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I Catégorie I | Class II - III Catégorie II - III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | | | |
| | | | | | | Number - Nombre |
| Locomotives | | | | | | |
| Freight - Fret | | | | | | |
| Diesel | 1,451 | 1,055 | - | 2,506 | 309 | 2,815 |
| Electric - Électrique | - | - | - | - | 7 | 7 |
| Newfoundland - Terre-Neuve | 11 | - | - | 11 | - | 11 |
| Total | 1,462 | 1,055 | - | 2,517 | 316 | 2,833 |
| Passengers - Voyageurs | | | | | | |
| Electric - Électrique | 14 | - | - | 14 | 1 | 15 |
| Tempo | - | - | - | - | - | - |
| LRC | - | - | 30 | 30 | - | 30 |
| Others - Autres | - | - | 85 | 85 | 81 | 166 |
| Total | 14 | - | 115 | 129 | 82 | 211 |
| Yard - Cour | | | | | | |
| Diesel | 266 | 219 | 59 | 544 | 33 | 577 |
| Electric - Électrique | - | - | - | - | - | - |
| Newfoundland - Terre-Neuve | - | - | - | - | - | - |
| Total | 266 | 219 | 59 | 544 | 33 | 577 |
| Associated equipment - Matériel connexe | 1 | 15 | 43 | 59 | 39 | 98 |
| Grand total - Total général | 1,743 | 1,289 | 217 | 3,249 | 470 | 3,719 |
| Freight cars - Wagons | | | | | | |
| Box - Couvert | 18,949 | 10,251 | - | 29,200 | 4,021 | 33,221 |
| Hopper - Trémie | 20,851 | 18,082 | - | 38,933 | 1,373 | 40,306 |
| Gondola - Tombereau | 7,020 | 4,655 | - | 11,675 | 3,461 | 15,136 |
| Refrigerator - Frigorifique | 184 | 286 | - | 470 | 16 | 486 |
| Flat - Plat | 13,213 | 8,497 | - | 21,710 | 5,828 | 27,538 |
| Stock - Bestiaux | 3 | 159 | - | 162 | - | 162 |
| Caboose - Queue | 794 | 348 | - | 1,142 | 133 | 1,275 |
| Other - Autres | 4,098 | 27 | - | 4,125 | 888 | 5,013 |
| Total | 65,112 | 42,305 | - | 107,417 | 15,720 | 123,137 |
| Passenger cars - Voitures | | | | | | |
| Head-end - Tête | - | - | 42 | 42 | 18 | 60 |
| Meal/Lounge - Buffet | - | - | 80 | 80 | 13 | 93 |
| Sleeping - Lits | 1 | - | 93 | 94 | 2 | 96 |
| Conventional - Ordinaire | 2 | - | 143 | 145 | 62 | 207 |
| Tempo | - | - | - | - | - | - |
| LRC | - | - | 110 | 110 | - | 110 |
| Diesel | - | - | - | - | 6 | 6 |
| Commuter - Navetage | 78 | - | 16 | 94 | 422 | 516 |
| Total | 81 | - | 484 | 565 | 523 | 1,088 |

The railways **debt-equity ratio** after having deteriorated for four consecutive years and reaching 0.51 in 1989 improved marginally to 0.49 in 1990. The debt-equity ratios for 1990 were as follows: CN at 0.24, CP at 0.64, VIA at 0.40, and other railways at 2.4.

In order to evaluate the financial strength of the railway or any other industry the various measures of liquidity and solvency such as the current ratio, debt-asset and debt-equity ratios should be analyzed in conjunction with the asset distribution and capital structure of the industry.

Inventory of Equipment in Service

The inventory of equipment in service as of December 31, 1990 consisted of 3,719 locomotives; 2,833 were engaged in freight service, 211 in passenger service, 577 in yard work and 98 were classified as associated equipment.

Total freight car equipment totalled 123,137; box cars accounted for 27.0%, hopper cars 32.7%, flat cars 22.4%, gondola cars 12.3% and all others for the remaining 5.6%.

CN operated 46.9% of the total locomotives and 52.9% of the total freight car equipment. The freight car equipment comprised of 29.1% of box cars, 32.0% of hopper cars and 20.3% of flat cars.

Le **ratio d'endettement** des sociétés ferroviaires ayant continué à se détériorer au cours des quatre dernières années, et en s'établissant à 0.51 en 1989, s'est amélioré quelque peu pour s'établir à 0.49 en 1990. Les ratios d'endettement pour 1990 étaient les suivants: 0.24 pour le CN, 0.64 pour le CP, 0.40 pour VIA Rail et 2.4 pour les autres sociétés.

Pour évaluer la situation financière du secteur du transport ferroviaire ou de tout autre secteur, les différentes mesures de liquidité et de solvabilité telles que le ratio de liquidité générale, le ratio d'autonomie financière et le ratio d'endettement doivent être analysées en conjonction avec la répartition de l'actif et la structure du capital du secteur.

Inventaire du matériel en service

L'inventaire du matériel en service le 31 décembre 1990 se composait de 3,719 locomotives, dont 2,833 pour le transport des marchandises, 221 pour le transport des voyageurs, 577 au triage et 98 comme matériel connexe.

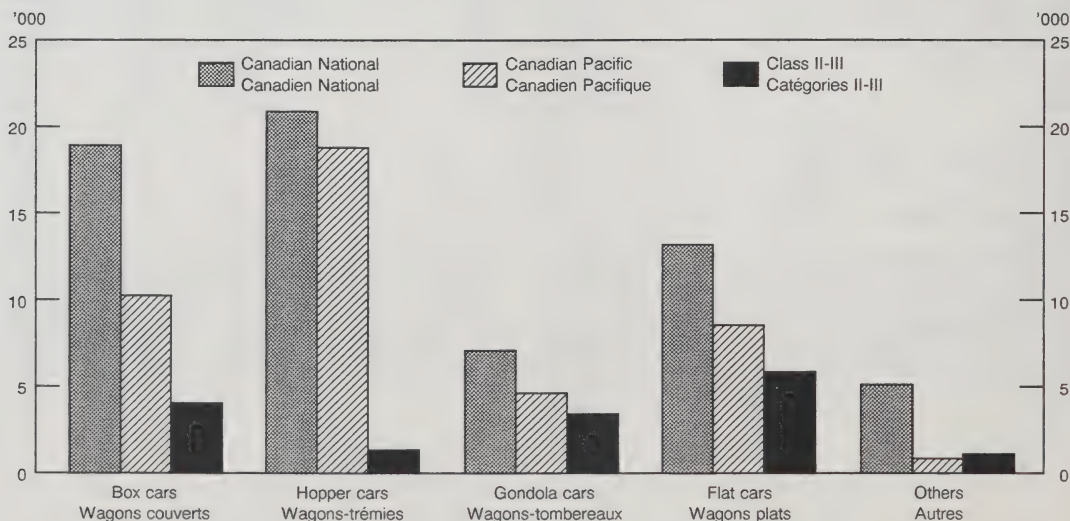
Le nombre total de wagons de marchandises s'est chiffré à 123,137, soit 27.0% de wagons couverts, 32.7% de wagons-trémies, 22.4% de wagons plats, 12.3% de wagons-tombereaux et 5.6% pour le reste du matériel.

Le CN a exploité 46.9% du nombre total de locomotives et 52.9 % du nombre total de wagons de marchandises. Ses wagons de marchandises sont répartis en 29.1% de wagons couverts, 32.0% de wagons-trémies et 20.3% de wagons plats.

Figure 2.11

Summary of Freight Cars Inventory by Carrier, 1990

Sommaire de l'inventaire des wagons selon le transporteur, 1990



CP accounted for 34.7% of the total locomotives and 34.4% of the freight cars. CP's freight car equipment consisted of 24.2% of box cars, 42.7% of hopper cars, 11.0% of gondola cars and 20.1% of flat cars.

VIA operated 54.5% of passenger locomotives and 44.5% of passenger car equipment. CN operated 7.4% of passenger car equipment, the majority being commuter cars.

The revenues from the transportation of freight decreased by 1.5% between 1989 and 1990. The decrease in revenue freight tonnage was 4.9% (figure 3.10). In correspondence, the total number of freight cars also decreased from 128,540 in 1989 to 123,137 in 1990.

The inventory of freight cars by type is shown in figure 2.10, for the period 1985-1990. Due to lower freight traffic in 1990 all types of freight cars decreased between 1989 and 1990 except for hopper and box cars which remained almost the same. In general, however, there is a trend towards increasing use of hopper cars at the expense of box cars as a result of intermodal competition with trucking. Railways have been concentrating in the transportation of major bulk commodities the transportation of which is commonly undertaken in hopper cars.

Le matériel du CP comprenait 34.7% du nombre total de locomotives et 34.4% des wagons de marchandises. Ces derniers se sont répartis en 24.2% de wagons couverts, 42.7% de wagons-trémies, 11.0% de wagons-tombereaux et 20.1% de wagons plats.

VIA Rail a exploité 54.5% de locomotives de voyageurs et 44.5% de voitures. Le CN, pour sa part, a exploité 7.4% de voitures, la plupart étant des voitures de navette.

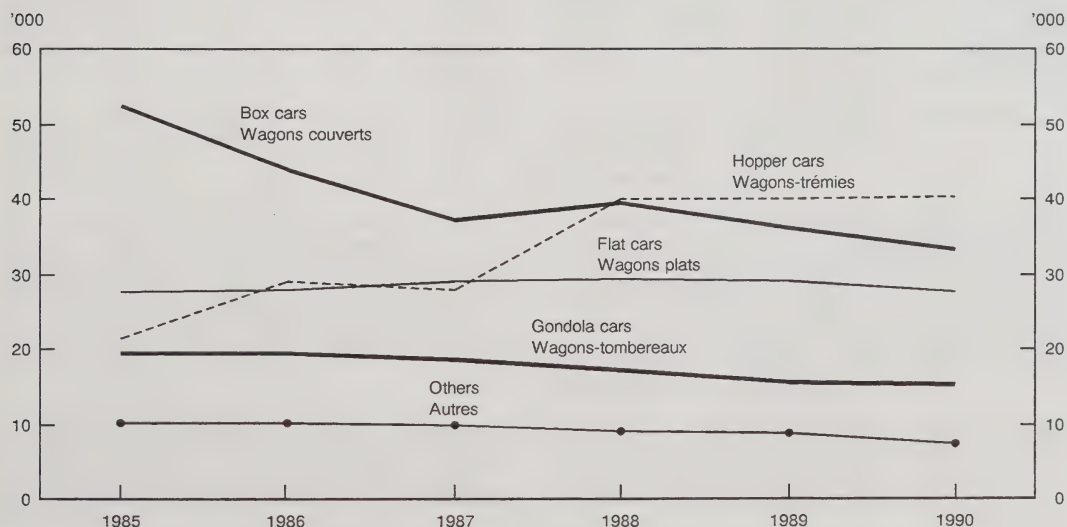
Les recettes du transport de marchandises ont diminué de 1.5% entre 1989 et 1990. La baisse du tonnage de fret payant a été de 4.9% (figure 3.10). Le nombre total de wagons de marchandises a donc régressé pour passer de 128,540 en 1989 à 123,137 en 1990.

L'inventaire des wagons de marchandises selon le type pour la période 1985-1990 est présenté à la figure 2.10. En raison d'une baisse du trafic de marchandises en 1990, tous les types de wagons de marchandises ont diminué en nombre entre 1989 et 1990, sauf les wagons-trémies et les wagons couverts dont le nombre n'a presque pas changé. Dans l'ensemble, toutefois, on observe une tendance à la hausse de l'utilisation de wagons-trémies aux dépens des wagons couverts et ceci est dû à la concurrence entre ce mode de transport et le secteur du camionnage. Les sociétés ferroviaires ont consacré leurs activités au transport, en wagons-trémies, de certaines marchandises en vrac importantes.

Figure 2.12

Summary of Freight Cars Inventory by Type, 1985-1990

Sommaire de l'inventaire des wagons selon le genre, 1985-1990



Total freight car inventory (in service) decreased 5.4% during the period 1985-1990. Box cars decreased substantially, 36.6%. In contrast, hopper cars increased 90.0%. It should be noted that some of the increase may be attributable to the inclusion of leased car equipment by CP in data reported since 1988.

The number of gondola cars decreased 21.3% between 1985 and 1990.

The 'other' category also decreased by 30.2%, or 3,006 cars during the six year period.

Au cours de la période 1985-1990, le nombre total de wagons de marchandises (en service) a diminué de 5.4%, de même le nombre de wagons couverts a chuté considérablement, soit de 36.6%. Par contre, le nombre de wagons-trémies a augmenté de 90.0%. À noter que cette hausse est en partie attribuable à l'inclusion des voitures louées par le CP depuis 1988.

Le nombre de wagons-tombereaux a chuté de 21.3 % entre 1985 et 1990.

Dans la catégorie des "autres wagons", on a observé une baisse de 30.2%, soit 3,006 wagons, au cours de cette période de six ans.

Chapter 3

Operating and Fuel Statistics

Track Operated

There was a total of 86 880 km of track operated at the end of 1990, 18.8% of which was jointly owned or operated under lease, contract or trackage rights. The length of both owned and leased track decreased from that operated in 1989. The decline was concentrated mainly in branch lines. According to the National Transportation Act, 1987, the railways, are allowed to abandon less rewarding lines; however, there is a limit to line abandonment in any one year. The decrease between 1989 and 1990 was therefore only 2 224 kilometres.

The length of track operated by VIA is not shown in Figures 3.1, 3.2, and 3.3 as there would be duplication with the length of track operated by other railways. The following is a summary of VIA's track operated in 1990 by provinces and the United States:

| | |
|------------------|------------------|
| Nova Scotia | 227 km |
| New Brunswick | 678 km |
| Québec | 2 657 km |
| Ontario | 3 856 km |
| Manitoba | 2 359 km |
| Saskatchewan | 875 km |
| Alberta | 787 km |
| British Columbia | 2 102 km |
| United States | 288 km |
| Total | 13 829 km |

The length of track operated by VIA in 1990 dropped 30.7% from 1989.

Carrier Shares

Together Canadian National and Canadian Pacific, represent 90.4% of the total track owned; 86.0% of mainline, 97.2% of branch lines and 90.5% of yards, industrial track and sidings. These two railways also accounted for 78.4% of lines jointly owned or operated under lease, contract or trackage rights: 64.4% of mainline, 92.7% of branch lines and 83.4% of yards, industrial track and sidings.

Both CN and CP operated mostly on track which was owned. CP operated 30 367 km of track, of which 71.4% was owned, the remaining 28.6% being leased. In comparison, CN operated only 8.9% of track that was leased.

Chapitre 3

Statistiques d'exploitation et de carburants

Voies exploitées

La longueur totale des voies ferrées exploitées à la fin de 1990 s'est chiffrée à 86 880 kilomètres, dont 18.8% en copropriété, à bail, par contrat ou droit de passage. La longueur des voies exploitées en propriété ou à bail a diminué par rapport à 1989, avec une plus forte réduction parmi les voies d'embranchement. Selon la Loi nationale sur les transports, de 1987, les transporteurs ferroviaires ont reçu l'autorisation d'abandonner des embranchements moins rentables et ceci est assujéti cependant à un plafond déterminé pour chaque année. Ainsi, la baisse entre 1989 et 1990 a été de 2 224 kilomètres seulement.

La longueur des voies exploitées par Via Rail n'est pas comprise dans les figures 3.1, 3.2 et 3.3 puisqu'il y aurait double compte de la longueur des voies exploitées par les autres sociétés ferroviaires. Voici donc un sommaire de la longueur des voies exploitées par Via Rail en 1990, selon la province et au États-Unis:

| | |
|----------------------|--------------------------|
| Nouvelle-Écosse | 227 kilomètres |
| Nouveau-Brunswick | 678 kilomètres |
| Québec | 2 657 kilomètres |
| Ontario | 3 856 kilomètres |
| Manitoba | 2 359 kilomètres |
| Saskatchewan | 875 kilomètres |
| Alberta | 787 kilomètres |
| Colombie Britannique | 2 102 kilomètres |
| États-Unis | 288 kilomètres |
| Total | 13 829 kilomètres |

La longueur des voies exploitées par Via Rail en 1990 était de 30.7% de moins qu'en 1989.

Parts des transporteurs

Ensemble, le Canadien National et le Canadien Pacifique ont figuré pour 90.4% de la longueur totale des voies exploitées en propriété, 86.0% des voies principales, 97.2% des embranchements et 90.5% des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement. Ils ont également figuré pour 78.4% des voies exploitées en copropriété, à bail, par contrat ou droit de passage dont 64.4% des voies principales, 92.7% des embranchements et 83.4% des cours, voies industrielles et voies d'évitement.

Le CN et le CP ont tous les deux exploité la plupart des voies en propriété. Le CP a exploité 30 367 kilomètres de voies, dont 71.4% en propriété et 28.6% à bail. D'autre part, le CN a exploité seulement 8.9% des voies à bail.

Figure 3.1
Length of Track Operated, by Carrier, 1990

Figure 3.1
Longueur des voies exploitées, selon le transporteur, 1990

| Item - Détail | Class I - Catégorie I | | | Grand total - Total général | | | |
|--|-------------------------|--------------------|----------|-----------------------------|--------------------|------------|------------|
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I | Class II - III | Total 1990 | Total 1989 |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie I | Catégorie II - III | | |
| | kilometres - kilomètres | | | | | | |
| Line owned - Voies possédées | | | | | | | |
| Mainline - Ligne principale | 18 854 | 9 049 | - | 27 903 | 4 534 | 32 437 | 32 585 |
| Branch line - Ligne secondaire | 12 495 | 7 295 | - | 19 790 | 562 | 20 351 | 21 211 |
| Yards - Cours ¹ | 10 754 | 5 347 | - | 16 101 | 1 694 | 17 795 | 18 103 |
| Total | 42 103 | 21 691 | - | 63 794 | 6 789 | 70 583 | 71 889 |
| Line operated under lease, contract, trackage rights or jointly owned - Voies exploitées à bail, contrat, droits de réseau ou propriété conjointe: | | | | | | | |
| Mainline - Ligne principale | 699 | 3 235 | - | 3 934 | 2 176 | 6 110 | 6 407 |
| Branch line - Ligne secondaire | 288 | 3 180 | - | 3 469 | 275 | 3 743 | 4 209 |
| Yards - Cours ¹ | 3 115 | 2 261 | - | 5 376 | 1 068 | 6 444 | 6 589 |
| Total | 4 102 | 8 676 | - | 12 778 | 3 519 | 16 297 | 17 205 |
| Grand total - Track operated | | | | | | | |
| Total général - Voies exploitées | 46 205 | 30 367 | - | 76 572 | 10 308 | 86 880 | 89 104 |

¹ Includes industrial tracks and siding.

¹ Comprend les voies industrielles et d'évitement.

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Railways other than CN, CP and VIA operated 11.9% of total track.

Les sociétés ferroviaires autres que le CN, le CP et Via Rail ont exploité 11.9% de la longueur totale des voies.

Mainline Track Operated by Province and Territory

Voies principales selon la province et le territoire

Mainline track by area of operation is shown in figure 3.2. The province of Ontario accounted for most of the mainline track operated at 35.0%, followed by British Columbia with 17.1%. CN and CP had an extension of 577 km of track into the United States. There is no mainline track in Prince Edward Island, the Yukon and the Northwest Territories. Carriers other than CN, CP and VIA operated 6 710 km of mainline track, over 90% of which was in the provinces of Québec, Ontario and British Columbia.

Les voies principales exploitées selon la région d'opération sont présentées à la figure 3.2. L'Ontario avait à son compte la plupart des voies principales exploitées, avec 35.0%, suivie par la Colombie Britannique avec 17.1%. Le CN et le CP avaient un prolongement de 577 kilomètres de voies aux États-Unis. Il n'existe pas de voies principales dans l'Île-du-Prince Édouard, au Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest. Les transporteurs autres que le CN, le CP et Via Rail ont exploité 6 710 kilomètres des voies principales, dont plus de 90% étaient situées dans les provinces du Québec, de l'Ontario, et de la Colombie Britannique.

Figure 3.2

Longueur des voies principales exploitées¹ selon la province ou le territoire, 1990

| | Class I – Catégorie I | | Grand total – Total général | | | | |
|---|-----------------------|--------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------------|---------------|---------------|
| Province or territory | Canadian National | Canadian Pacific | | Class I | Class II – III | | |
| Province ou territoire | Canadien National | Canadien Pacifique | VIA Rail | Catégorie I | Catégorie II – III | Total 1990 | Total 1989 |
| | | | | kilometres – kilomètres | | | |
| Newfoundland – Terre-Neuve | – | – | – | – | 449 | 449 | 449 |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard | – | – | – | – | – | – | – |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | 675 | – | – | 675 | 30 | 705 | 705 |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick | 949 | 147 | – | 1 096 | – | 1 097 | 1 099 |
| Quebec – Québec | 2 809 | 804 | – | 3 613 | 988 | 4 601 | 4 693 |
| Ontario | 6 347 | 4 470 | – | 10 817 | 2 683 | 13 500 | 13 517 |
| Manitoba | 1 646 | 1 111 | – | 2 756 | 117 | 2 873 | 2 874 |
| Saskatchewan | 1 915 | 1 799 | – | 3 715 | – | 3 715 | 4 013 |
| Alberta | 2 705 | 1 750 | – | 4 455 | – | 4 455 | 4 461 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 2 390 | 1 742 | – | 4 132 | 2 441 | 6 573 | 6 336 |
| Yukon | – | – | – | – | – | – | – |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | – | – | – | – | – | – | – |
| United States – États-Unis | 117 | 461 | – | 577 | ... | 577 | 844 |
| Total | 19 553 | 12 284 | – | 31 837 | 6 710 | 38 547 | 38 992 |

¹ Est incluse toute voie principale exploitée par propriété, co-propriété, location, contrat ou droit de passage.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Longeur total des voies exploitées, 1985-1990

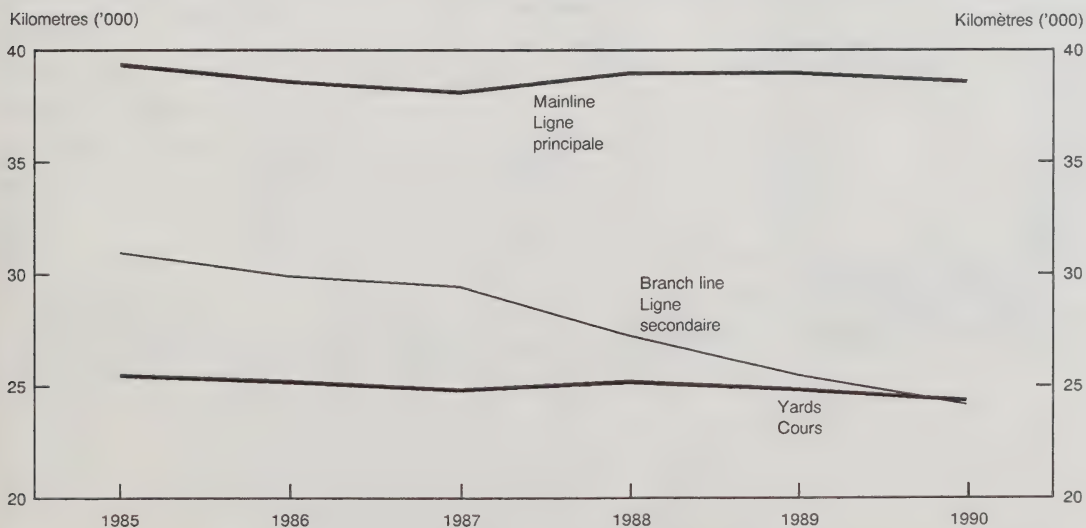


Figure 3.3
Length of Track Operated, 1985-1990

Figure 3.3
Longueur des voies exploitées, 1985-1990

| | Track owned | | | |
|---|------------------|------------------|--------------------|--------|
| | Voies possédées | | | |
| Year | Mainline | Branch line | Yards ¹ | Total |
| Année | Ligne principale | Ligne secondaire | Cours ¹ | |
| kilometres - kilomètres | | | | |
| 1990 | 32 437 | 20 351 | 17 795 | 70 583 |
| 1989 | 32 585 | 21 211 | 18 103 | 71 899 |
| 1988 | 32 952 | 22 844 | 18 498 | 74 294 |
| 1987 | 33 076 | 24 299 | 19 185 | 76 560 |
| 1986 | 32 771 | 24 762 | 18 906 | 76 439 |
| 1985 | 33 360 | 25 606 | 19 090 | 78 056 |
| Track operated under lease, contract, trackage rights, or jointly owned | | | | |
| Voies exploitées à bail, contrat, droits de réseau ou propriété conjointe | | | | |
| | Mainline | Branch line | Yards ¹ | Total |
| | Ligne principale | Ligne secondaire | Cours ¹ | |
| kilometres - kilomètres | | | | |
| 1990 | 6 110 | 3 743 | 6 444 | 16 297 |
| 1989 | 6 407 | 4 209 | 6 589 | 17 205 |
| 1988 | 5 970 | 4 406 | 6 664 | 17 040 |
| 1987 | 5 988 | 5 080 | 6 557 | 17 624 |
| 1986 | 5 818 | 5 069 | 6 218 | 17 105 |
| 1985 | 5 947 | 5 322 | 6 345 | 17 614 |
| Total track operated | | | | |
| Total, voies exploitées | | | | |
| | Mainline | Branch line | Yards ¹ | Total |
| | Ligne principale | Ligne secondaire | Cours ¹ | |
| kilometres - kilomètres | | | | |
| 1990 | 38 547 | 24 094 | 24 239 | 86 880 |
| 1989 | 38 992 | 25 420 | 24 692 | 89 104 |
| 1988 | 38 922 | 27 250 | 25 162 | 91 334 |
| 1987 | 39 064 | 29 379 | 25 742 | 94 184 |
| 1986 | 38 589 | 29 831 | 25 124 | 93 544 |
| 1985 | 39 307 | 30 928 | 25 435 | 95 671 |

¹ Includes industrial tracks and siding.

¹ Comprend les voies industrielles et d'évitement.

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.4

**Fuel and Power Consumed, by Motive Power
Equipment and Carrier, 1990**

Figure 3.4

**Consommation de carburant par unité motrice, selon le
transporteur, 1990**

| | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
|--|-----------------------|--------------------|------------|-----------------------------|--------------------|---------------|
| Item | Canadian National | Canadian Pacific | | Class I | Class II – III | |
| Détail | Canadien National | Canadien Pacifique | VIA Rail | Catégorie I | Catégorie II – III | Total |
| litres | | | | | | |
| Diesel | | | | | | |
| Freight – Fret | 814 586 177 | 767 229 562 | – | 1 581 815 739 | 124 139 967 | 1 705 955 706 |
| Passenger – Voyageurs | – | – | 68 109 711 | 68 109 711 | 34 458 763 | 102 568 474 |
| Yard Switching – Triage | 58 420 484 | 44 565 334 | 747 573 | 103 733 391 | 12 535 789 | 116 269 180 |
| Work train – Trains de travaux | 6 135 658 | 3 122 050 | – | 9 257 708 | 3 800 728 | 13 058 435 |
| Total | 879 142 319 | 814 916 946 | 68 857 284 | 1 762 916 549 | 260 890 452 | 1 937 851 796 |
| litres | | | | | | |
| Crude oil – Pétrole non raffiné | | | | | | |
| Freight – Fret | 119 001 293 | – | – | 119 001 293 | – | 119 001 293 |
| Passenger – Voyageurs | 261 596 | – | – | – | – | – |
| Yard Switching – Triage | 4 607 185 | – | – | 4 607 185 | – | 4 607 185 |
| Work train – Trains de travaux | 2 612 342 | – | – | 2 612 342 | – | 2 612 342 |
| Total | 126 482 416 | – | – | 126 482 416 | – | 126 482 416 |
| '000 kW.h | | | | | | |
| Electric energy – Énergie électrique | | | | | | |
| Freight – Fret | – | – | – | – | 27 230 | 27 230 |
| Passenger – Voyageurs | 5 813 | – | – | 5 813 | – | 5 813 |
| Yard Switching – Triage | – | – | – | – | – | – |
| Work train – Trains de travaux | – | – | – | – | – | – |
| Total | 5 813 | – | – | 5 813 | 27 230 | 33 043 |
| Cost, Grand total – Frais, Total général | | | | | | |
| \$ | 319 320 848 | 259 809 657 | 23 942 534 | 603 073 039 | 55 830 972 | 658 904 011 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Track Operated by Type

Total track operated decreased 9.2% between 1985 and 1990 due mainly to a steady decline in branch lines since 1985. The total mainline track increased between 1985 and 1987 but has been shrinking since 1987. Yards, sidings and industrial track decreased 4.7% during the reference period.

Fuel and Power Consumed by Motive Equipment

Railways are mostly run by diesel oil with 1 938 million litres consumed in 1990. Crude oil amounting to 126 million litres was used entirely by CN. CN accounted for 45.4% of diesel oil consumption, CP for 42.1%, VIA for 3.6% and other railways 9.0%. Since the railway track runs the longest stretch in Ontario and British Columbia, the consumption of diesel oil was the largest in Ontario (630 million litres), followed by British Columbia (522 million litres).

A major part of the total electric energy consumption of 33 million kW.h was used by Class II and III railways. The total cost for electric power, diesel and crude oil was \$659 million.

Voies exploitées selon le type

La longueur totale des voies exploitées a diminué de 9.2% entre 1985 et 1990 à cause du déclin continu des embranchements depuis 1985. La longueur totale des voies principales augmentait entre 1985 et 1987, mais a continué de baisser depuis 1987. La longueur des cours, des voies d'évitement et des voies industrielles a diminué de 4.7% au cours de la période de référence.

Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices

Le diesel, dont la consommation s'est chiffrée à 1 938 millions de litres, était de loin le carburant le plus utilisé. Le CN a consommé tout le pétrole brut déclaré en 1990, soit 126 millions de litres. Le CN a représenté 45.4% de la consommation de diesel, le CP pour 42.1%, VIA Rail, 3.6%, et les autres sociétés ferroviaires, 9.0%. Étant donné que les voies ferrées dont l'étendue la plus grande se trouve dans l'Ontario et la Colombie Britannique, c'est l'Ontario qui a consommé le plus de diesel (630 millions de litres), suivi de la Colombie-Britannique (522 millions de litres).

La plus grande part de la consommation de l'énergie électrique de 33 millions kW.h. a été utilisée par les transporteurs de catégories II et III. Le coût total déclaré de l'énergie électrique, du diesel et du pétrole brut consommés était de \$659 millions.

Figure 3.5

Diesel Oil Consumed by Province or Territory and United States, 1990

Consommation d'huile diesel selon la province, le territoire et les États-Unis, 1990

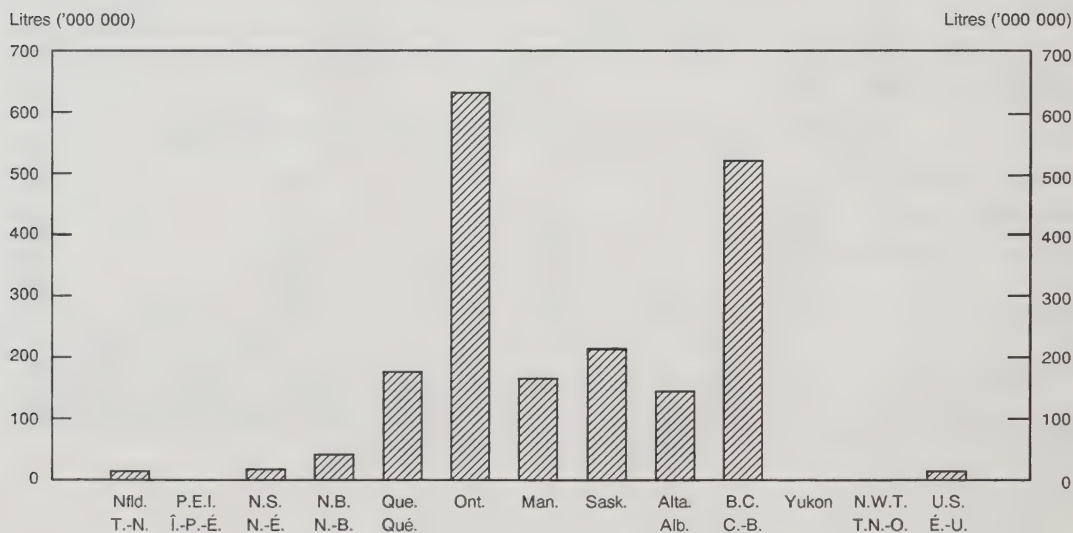


Figure 3.5

Diesel Oil Consumed by Province, Territory and United States, 1990

| | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
|-------------------|-----------------------|--------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------|----------------------|
| Item | Canadian National | Canadian Pacific | | Class I | Class II – III | |
| Détail | Canadien National | Canadien Pacifique | VIA Rail | Catégorie I | Catégorie II – III | Total |
| litres | | | | | | |
| Nfld. – T.-N. | – | – | – | – | 14 761 576 | 14 761 576 |
| P.E.I. – Î.-P.-É. | – | – | – | – | – | – |
| N.S. – N.-É. | 13 208 464 | 401 352 | 1 838 252 | 15 448 068 | 475 509 | 15 923 577 |
| N.B. – N.-B. | 35 069 743 | 2 540 382 | 2 859 982 | 40 470 107 | – | 40 470 107 |
| Que. – Qué. | 95 970 215 | 24 875 577 | 13 191 371 | 134 037 163 | 42 445 210 | 176 482 373 |
| Ont. | 276 532 863 | 268 825 472 | 32 877 114 | 578 235 449 | 51 774 563 | 630 010 012 |
| Man. | 91 232 712 | 68 178 035 | 5 792 032 | 165 202 778 | 50 539 | 165 253 317 |
| Sask. | 108 585 760 | 101 263 859 | 3 343 858 | 213 193 478 | – | 213 193 478 |
| Alta. – Alb. | 29 962 297 | 111 845 184 | 2 747 707 | 144 555 188 | – | 144 555 188 |
| B.-C. – C.-B. | 220 134 625 | 230 627 060 | 6 206 968 | 456 968 653 | 65 427 850 | 522 396 503 |
| Yukon | – | – | – | – | – | – |
| N.W.T. – T.N.-O. | 287 927 | – | – | 287 927 | – | 287 927 |
| U.S. – É.-U. | 8 157 713 | 6 360 025 | – | 14 517 738 | – | 14 517 738 |
| Total | 879 142 319 | 814 916 946 | 68 857 284 | 1 762 916 549 | 174 935 247 | 1 937 851 796 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.5

Consommation d'huile diésel selon la province, le territoire et les États-Unis, 1990

Operating Indicators

Users should be cautious when using the aggregated operating statistics as there is often a duplication in what is reported by VIA and the railways that own the track. CN includes VIA traffic that goes over their lines, whereas CP does not. This overstatement has been consistent over the period 1985-1990.

Locomotive Unit and Train-Kilometres

Freight locomotive and freight train-kilometres remained relatively stable between 1985 and 1990, while passenger locomotive and passenger train kilometres decreased 37.4% and 39.2%, respectively.

Freight and Passenger Car-Kilometres

Total freight car-kilometres in transportation service have been declining steadily since 1987, dropping to 7.1 billion in 1990. The total decrease over the study period was 5.3%.

Between 1985 and 1990, passenger car-kilometres decreased by all car types with an overall decrease of 45.1%, from 247.9 million in 1985 to 136.1 million in 1990 (Figure 3.8). Major reductions took place in 1990.

Indicateurs opérationnels

Les utilisateurs doivent être prudents lorsqu'ils utilisent les statistiques agrégées de l'exploitation ferroviaire car ces statistiques se retrouvent souvent dans les déclarations de VIA Rail et des sociétés ferroviaires auxquelles appartient la voie. Le CN tenait compte des trajets de Via Rail qui empruntaient ses voies, alors qu'il n'en était pas de même pour le CP. Le double compte se retrouve tout au long de la période 1985-1990.

Unités-kilomètres locomotives et trains-kilomètres

Le nombre de locomotives-kilomètres à remorquer les trains (marchandises) et le nombre de trains marchandises-kilomètres sont demeurés invariables entre 1985 et 1990, alors que le nombre de locomotives-kilomètres à remorquer des trains de voyageurs et le nombre de trains voyageurs-kilomètres ont baissé de 37.4% et 39.2% respectivement.

Voitures-kilomètres et wagons-kilomètres

Le nombre total de wagons-kilomètres utilisés pour le service des transports a continué à chuter depuis 1987, atteignant un bas de 7.1 milliards en 1990. La baisse totale a été de 5.3% au cours de la période en question.

Entre 1985 et 1990, le nombre de voitures-kilomètres a diminué parmi la plupart des types de voitures, ce qui en est résulté une baisse générale de 45.1%, soit de 247.9 millions en 1985 à 136.1 millions en 1990 (figure 3.8), avec la plus grande réduction en 1990.

Figure 3.6

Locomotive Unit-Kilometres and Train-kilometres, 1985-1990

| Year Année | Unit-kilometres Locomotive ¹ | | Train-kilometres | |
|---------------|---|-----------|-------------------|-----------|
| | Unités-kilomètres Locomotives ¹ | | Trains-kilomètres | |
| | Freight | Passenger | Freight | Passenger |
| | Fret | Voyageurs | Fret | Voyageurs |
| | '000 000 | | '000 000 | |
| 1990 | 284.3 | 17.1 | 100.5 | 24.3 |
| 1989 | 283.4 | 23.9 | 100.7 | 39.9 |
| 1988 | 302.7 | 27.7 | 106.5 | 38.9 |
| 1987 | 296.7 | 25.1 | 103.9 | 37.8 |
| 1986 | 278.0 | 27.5 | 98.7 | 40.4 |
| 1985 | 282.8 | 27.3 | 99.7 | 40.0 |

¹ Includes only locomotives hauling trains.¹ Comprend seulement les locomotives à remorquer les trains.

Note: As the U.C.A. allows railways to report their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.
Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Train-kilometres

The 1990 total of 126.4 million train-kilometres is broken down as follows: 79.5% freight, 19.3% passenger and 1.2% work train (Figure 3.9).

CN accounted for 52.1% of a total of 100.5 million freight train-kilometres, CP for 41.4% and the Class II and III carriers for the remaining 6.4%.

VIA contributed 10.2 million passenger train-kilometres to the total of 24.3 million kilometres of which approximately 9.5 million kilometres were operated on CN track and 0.7 million on CP track.

Locomotive unit-kilometres

Locomotive unit-kilometres travelled in 1990 totalled 340.5 million. Locomotive unit-kilometres hauling trains were 301.4 million, switching 36.7 million, doubling and running light and in work service 2.5 million.

Freight and Passenger Car-Kilometres

In 1990, CN accounted for 46.3% of the 7.1 billion total freight car-kilometres; CP accounted for another 38.4%.

Passenger car-kilometres totalled 136.1 million, about 63% of those reported in 1989. VIA reported 57.6 million passenger car-kilometres in 1990, 93.0% of which were performed on CN lines, 6.9% on CP lines and the remaining 0.1% on other lines.

Figure 3.6

Unités-kilomètres locomotive et trains-kilomètres, 1985-1990**Trains-kilomètres**

Le nombre total de 126.4 millions de trains-kilomètres déclarés en 1990 se répartissait comme suit: 79.5% pour les trains de marchandises, 19.3% pour les trains de voyageurs et 1.2% pour les trains de travaux (figure 3.9).

Le CN a figuré pour 52.1% du total des 100.5 millions de trains marchandises-kilomètres, le CP, pour 41.4% et les transporteurs de catégories II et III, les 6.4% qui restent.

VIA Rail a déclaré 10.2 millions de trains voyageurs-kilomètres du total de 24.3 millions dont approximativement 9.5 millions de ces kilomètres sont empruntés sur les voies du CN et 0.7 millions sur les voies du CP.

Unités-kilomètres locomotives

Le nombre total de locomotive-kilomètres parcourus en 1990 s'est chiffré à 340.5 millions. Les locomotives-kilomètres à remorquer les trains ont parcouru au total 301.4 millions de kilomètres, les triages, 36.7 millions de kilomètres et les locomotives doubles, haut-le-pied et de travaux, 2.5 millions.

Wagons-kilomètres et voitures-kilomètres

En 1990, le CN a représenté 46.3% des 7.1 milliards de wagons-kilomètres et le CP, 38.4%.

Le nombre de voitures-kilomètres déclaré s'est chiffré à 136.1 millions, soit à peu près 63% de ceux déclarés en 1989. VIA Rail en a déclaré 57.6 millions en 1990, dont 93.0% ont été exploités sur les voies de CN, 6.9% sur ceux de CP et 0.1% qui restent, sur d'autres voies.

Figure 3.7

Freight Car-kilometres in Transportation Services, 1985-1990

Wagons-kilomètres des services de transport, 1985-1990

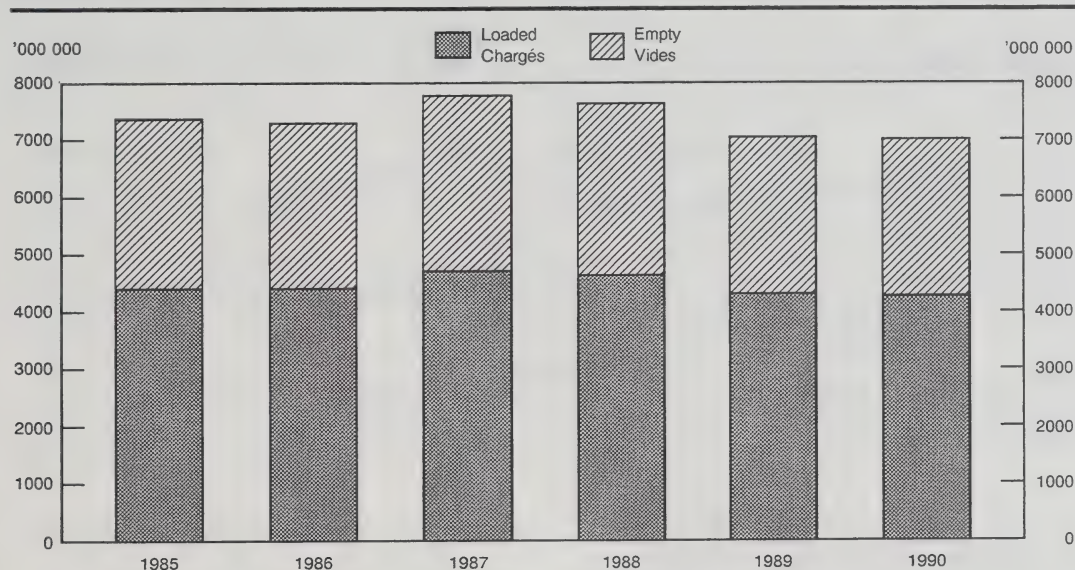


Figure 3.7

Freight Car-kilometres in Transportation Services, 1985-1990

Figure 3.7

Wagons-kilomètres des services de transport, 1985-1990

| Year | Loaded | | Empty | | Caboose | | Total |
|-------|----------|------|----------|------|-----------------|-----|----------|
| Année | Chargés | | Vides | | Wagons de queue | | |
| | '000 000 | % | '000 000 | % | '000 000 | % | '000 000 |
| 1990 | 4 244 | 60.0 | 2 759 | 39.0 | 68 | 1.0 | 7 071 |
| 1989 | 4 302 | 60.0 | 2 753 | 38.4 | 111 | 1.5 | 7 166 |
| 1988 | 4 635 | 59.8 | 3 003 | 38.7 | 117 | 1.5 | 7 755 |
| 1987 | 4 706 | 59.7 | 3 063 | 38.9 | 115 | 1.5 | 7 884 |
| 1986 | 4 425 | 59.8 | 2 870 | 38.8 | 107 | 1.4 | 7 402 |
| 1985 | 4 414 | 59.1 | 2 940 | 39.4 | 112 | 1.5 | 7 466 |

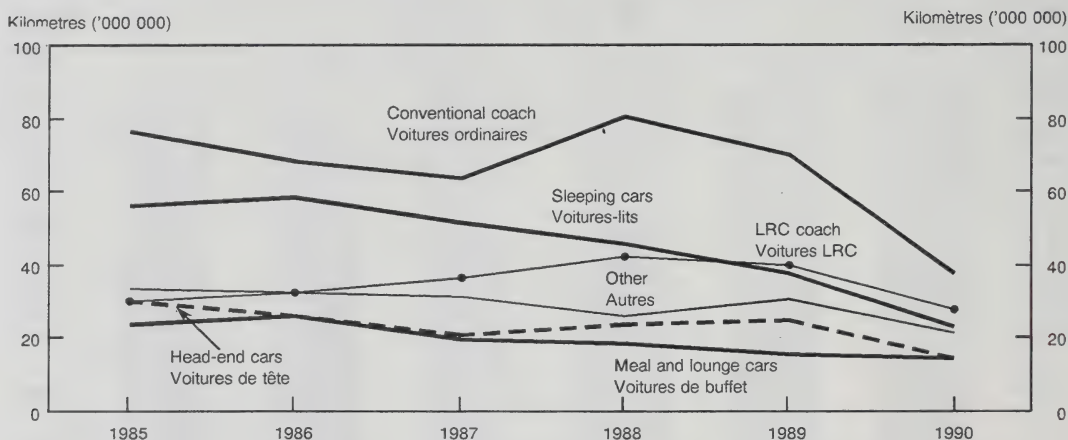
Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.8

Passenger Car-kilometres in Transportation Services, 1985-1990

Voitures-kilomètres des services de transports, 1985-1990



Note: Due to the definitions and data reporting procedures prescribed in the U.C.A., the data presented may contain duplication.

Nota: En raison des définitions et des procédures reliées à la déclaration des données prescrites dans la CUC, les données renferment de la duplication.

Figure 3.8

Passenger Car-kilometres in Transportation Services, 1985-1990

Figure 3.8

Voitures-kilomètres des services de transport, 1985-1990

| Year | Head-end Cars | Meal and Lounge Cars | Sleeping Cars | Conventional Coach | LRC Coach | Others | Total |
|----------|------------------|----------------------|---------------|---------------------|--------------|--------|-------|
| Année | Voitures de tête | Voitures de buffet | Voitures-lits | Voitures ordinaires | Voitures LRC | Autres | |
| '000 000 | | | | | | | |
| 1990 | 13.7 | 14.1 | 22.6 | 37.1 | 27.6 | 21.0 | 136.1 |
| 1989 | 24.5 | 15.2 | 37.1 | 69.6 | 39.6 | 30.0 | 216.0 |
| 1988 | 23.4 | 18.1 | 45.4 | 80.5 | 42.1 | 25.5 | 235.0 |
| 1987 | 20.6 | 19.1 | 51.1 | 63.3 | 36.2 | 30.8 | 221.1 |
| 1986 | 25.6 | 25.4 | 58.2 | 67.8 | 32.0 | 32.0 | 241.1 |
| 1985 | 29.4 | 23.5 | 56.0 | 76.3 | 29.6 | 33.2 | 247.9 |

Note: As the U.C.A. allows railways to report both their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication. Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Gross Tonne-Kilometres

Total gross tonne-kilometres amounted to 461.8 billion in 1990 with freight accounting for 98.5% and passenger service for 1.5%.

CN accounted for 52.6% of the gross tonne-kilometres of freight, CP for 39.0% and other railways for 8.4%.

Traffic Statistics

Revenue Freight and Passenger Statistics

CN and CP carried 185 million tonnes of revenue freight, or 68.7% of the total reported for 1990. They also accounted for 90.5% of the revenue freight tonne-kilometres.

Class II and III railways transported 26 million revenue passengers compared to 4 million by VIA. The average passenger journey per ticket was 361 km for VIA compared to 28 km for the other railways which consisted mainly of commuter traffic.

Other Operating Statistics

The industry's average number of cars per freight train was 70.4; CN reported an average of 72.5, CP 65.2 and all other railways together 87.3.

The average freight carload for CP was 59.3 tonnes, compared to 56.1 tonnes for CN. The average for other railways was 77.8 tonnes, bringing the industry average to 58.9 tonnes.

Class II and III railways not only had a higher number of cars per freight train, they also had heavier carloads because of the types of commodities carried such as coal and iron ore. This factor coupled with the territory travelled would explain the average speed of 15.6 km/hr compared to an average speed of 39.7 km/hr for class I railways.

Tonnes-kilomètres brutes

Le nombre total de tonnes-kilomètres brutes s'est chiffré à 461.8 milliards en 1990, dont 98.5% étaient consacrés au transport des marchandises et 1.5%, au transport des voyageurs.

Le CN a représenté 52.6% du nombre de tonnes-kilomètres brutes de marchandises, le CP, 39.0% et les autres sociétés ferroviaires, 8.4%.

Statistiques du trafic

Statistique sur les marchandises payantes et les voyageurs payants

Le CN et le CP ont transporté au total, 185 millions de tonnes de marchandises payantes, soit 68.7% de l'ensemble du secteur. Ils ont aussi représenté 90.5% des tonnes-kilomètres de trains de marchandises payantes.

Les sociétés ferroviaires de catégories II et III ont transporté 26 millions de voyageurs payants, comparées aux 4 millions de VIA Rail. Le trajet moyen d'un voyageur par billet était de 361 kilomètres pour VIA Rail, comparé à 28 kilomètres pour les autres transporteurs qui sont consacrés pour la plupart aux transports de navettes.

Autres statistiques d'exploitation

Pour ce secteur, le nombre moyen de wagons par train de marchandises était de 70.4. Le CN a déclaré 72.5 wagons, le CP, 65.2, et toutes les autres sociétés ferroviaires, 87.3.

Le chargement moyen d'un wagon était de 59.3 tonnes pour le CP, alors qu'il en était de 56.1 tonnes pour le CN et 77.8 tonnes pour les autres sociétés ferroviaires. Il en est résulté une moyenne de 58.9 tonnes pour l'ensemble du secteur.

Les types de marchandises transportées (par exemple, les marchandises en vrac telles que la houille et le minerai de fer) ainsi que le territoire à couvrir expliquent non seulement un plus grand nombre de wagons par train de marchandises mais aussi le poids moyen plus élevé des chargements pour les sociétés ferroviaires de catégories II et III qui ont déclaré une vitesse moyenne de 15.6 km/h, comparée à 39.7 km/h déclarés par celle de catégorie I.

Figure 3.9
Operating Statistics, 1990

| Item | Class I – Catégorie I | | |
|--|---------------------------------|----------------------|-------------------|
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | |
| | metric units – unités métriques | | |
| Train-kilometres: | | | |
| Freight | 52 366 266 | 41 629 909 | – |
| Passenger: | | | |
| Locomotive drawn | 10 156 839 | – | 9 845 804 |
| Rail diesel car | 381 555 | – | 397 846 |
| Total | 10 538 393 | – | 10 243 650 |
| Total, transportation service | 62 904 659 | 41 629 909 | 10 243 650 |
| Work train service | 1 205 885 | 177 599 | – |
| Grand total train-kilometres | 64 110 544 | 41 807 508 | 10 243 650 |
| Locomotive unit-kilometres: | | | |
| Hauling freight trains: | | | |
| Diesel | 133 743 917 | 127 778 550 | – |
| Electric | – | – | – |
| Total | 133 743 917 | 127 778 550 | – |
| Hauling passenger trains: | | | |
| Diesel | 13 524 005 | – | – |
| Electric | 228 625 | – | – |
| Total | 13 752 630 | – | – |
| Total, hauling trains | 147 496 547 | 127 778 550 | – |
| Switching freight trains: | | | |
| Diesel | 19 223 529 | 12 994 524 | – |
| Electric | – | – | – |
| Total | 19 223 529 | 12 994 524 | – |
| Switching passenger trains: | | | |
| Diesel | 104 751 | – | – |
| Electric | – | – | – |
| Total | 104 751 | – | – |
| Total, switching | 19 328 279 | 12 994 524 | – |
| Helping, doubling and running light | 26 293 | – | – |
| In work service | 1 884 231 | 328 229 | – |
| Grand total, locomotive unit-kilometres | 168 735 351 | 141 101 303 | – |
| Freight car-kilometres: | | | |
| Loaded: | | | |
| In freight trains | 2 281 608 743 | 1 658 292 816 | – |
| In passenger trains | 322 773 | – | – |
| Total | 2 281 931 516 | 1 658 292 816 | – |
| Empty: | | | |
| In freight trains | 1 478 058 575 | 1 033 313 803 | – |
| In passenger trains | 18 570 | – | – |
| Total | 1 478 077 145 | 1 033 313 803 | – |
| Caboose: | | | |
| In freight trains | 34 610 570 | 22 084 699 | – |
| In passenger trains | 3 281 | – | – |
| Total | 34 613 851 | 22 084 699 | – |
| Total Cars: | | | |
| In freight trains | 3 794 277 888 | 2 713 691 319 | – |
| In passenger trains | 344 625 | – | – |
| Total | 3 794 622 513 | 2 713 691 319 | – |
| In work train service | 1 735 555 | 259 568 | – |
| Grand total, freight car-kilometres | 3 796 358 068 | 2 713 950 886 | – |
| Robot car-kilometres: | | | |
| In freight trains | – | – | – |
| In passenger trains | – | – | – |
| Total | – | – | – |
| Generator car-kilometres: | | | |
| In freight trains | 774 | 5 432 | – |
| In passenger trains | 4 433 540 | – | – |
| Total | 4 434 314 | 5 432 | – |

Figure 3.9
Statistiques d'exploitation, 1990

| Grand total – Total général | | | Détail |
|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|---|
| Class I Catégorie I | Class II – III Catégorie II – III | Total | |
| metric units – unités métriques | | | |
| 93 996 174 | 6 463 062 | 100 459 236 | Train-kilomètres: |
| | | | Fret |
| 20 002 643 | 3 205 096 | 23 207 739 | Voyageurs: |
| 779 400 | 350 348 | 1 129 748 | Avec locomotive |
| 20 782 043 | 3 555 444 | 24 337 487 | Voitures automotrices |
| 114 778 218 | 10 018 506 | 124 796 723 | Total |
| 1 383 484 | 206 963 | 1 590 447 | Total, service des transports |
| 116 161 702 | 10 225 469 | 126 387 170 | Service des trains de travaux |
| | | | Total général, train-kilomètres |
| | | | Unités-kilomètres locomotives : |
| 261 522 467 | 22 138 251 | 283 660 717 | Remorquage de trains de fret: |
| – | 653 997 | 653 997 | Diésel |
| 261 522 467 | 22 792 248 | 284 314 715 | Électriques |
| | | | Total |
| 13 524 005 | 3 324 114 | 16 848 119 | Remorquage de trains voyageurs: |
| 228 625 | – | 228 625 | Diésel |
| 13 752 630 | 3 324 114 | 17 076 744 | Électriques |
| 275 275 097 | 26 116 362 | 301 391 459 | Total |
| | | | Total, remorquage |
| 32 218 053 | 4 308 120 | 36 526 173 | Triage, trains de fret: |
| – | 27 249 | 27 249 | Diésel |
| 32 218 053 | 4 335 370 | 36 553 423 | Électriques |
| | | | Total |
| 104 751 | 14 885 | 119 635 | Triage, trains voyageurs: |
| – | – | – | Diésel |
| 104 751 | 14 885 | 119 635 | Électriques |
| 32 322 804 | 4 350 254 | 36 673 058 | Total |
| 26 293 | – | 26 293 | Total, triage |
| 2 212 460 | 219 257 | 2 431 717 | Machines de secours, doubles et haut-le-pied |
| 309 836 654 | 30 685 874 | 340 522 527 | Service des travaux |
| | | | Total général, unités-kilomètres locomotives |
| | | | Wagons-kilomètres: |
| 3 939 901 559 | 304 316 377 | 4 244 217 936 | Chargés: |
| 322 773 | – | 322 773 | Dans les trains de marchandises |
| 3 940 224 332 | 304 316 377 | 4 244 540 709 | Dans les trains de voyageurs |
| | | | Total |
| 2 511 372 379 | 247 373 483 | 2 758 745 861 | Vides: |
| 18 570 | 5 724 | 24 295 | Dans les trains de marchandises |
| 2 511 390 949 | 247 379 207 | 2 758 770 156 | Dans les trains de voyageurs |
| | | | Total |
| 56 695 269 | 11 253 828 | 67 949 097 | Wagons de queue: |
| 3 281 | – | 3 281 | Dans les trains de marchandises |
| 56 698 551 | 11 253 828 | 67 952 379 | Dans les trains de voyageurs |
| | | | Total |
| 6 507 969 207 | 562 943 687 | 7 070 912 894 | Total, wagons: |
| 344 625 | 5 724 | 350 349 | Dans les trains de marchandises |
| 6 508 313 832 | 562 949 412 | 7 071 263 244 | Dans les trains de voyageurs |
| | | | Total |
| 1 995 123 | 172 325 | 2 167 448 | Service des trains de travaux |
| 6 510 308 955 | 563 121 737 | 7 073 430 692 | Total général, wagons-kilomètres |
| | | | Wagons-robots-kilomètres: |
| – | 578 424 | 578 424 | Dans les trains de marchandises |
| – | – | – | Dans les trains de voyageurs |
| – | 578 424 | 578 424 | Total |
| | | | Wagons-générateurs-kilomètres: |
| 6 206 | 1 051 | 7 257 | Dans les trains de marchandises |
| 4 433 540 | 703 629 | 5 137 169 | Dans les trains de voyageurs |
| 4 439 746 | 704 680 | 5 144 425 | Total |

Figure 3.9
Operating Statistics, 1990 – Concluded

| Item | Class I – Catégorie I | | |
|--|---------------------------------|--------------------|-------------------|
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | |
| | metric units – unités métriques | | |
| Passenger car-kilometres: | | | |
| Head-end cars: | | | |
| In passenger trains | 4 092 681 | – | 8 958 528 |
| In freight trains | 126 366 | – | – |
| Total | 4 219 047 | – | 8 958 528 |
| Meal service and lounge cars: | | | |
| In passenger trains | 3 224 351 | 242 837 | 10 340 927 |
| In freight trains | 37 261 | 0 | – |
| Total | 3 261 612 | 242 837 | 10 340 927 |
| Sleeping cars: | | | |
| In passenger trains | 9 126 834 | – | 13 213 017 |
| In freight trains | 8 222 | – | – |
| Total | 9 135 057 | – | 13 213 017 |
| Conventional coach: | | | |
| In passenger trains | 20 320 493 | – | 13 396 939 |
| In freight trains | 388 945 | 41 722 | – |
| Total | 20 709 438 | 41 722 | 13 396 939 |
| Tempo coach: | | | |
| In passenger trains | 3 235 | – | – |
| In freight trains | – | – | – |
| Total | 3 235 | – | – |
| LRC coach: | | | |
| In passenger trains | 16 629 295 | – | 11 013 578 |
| In freight trains | 1 178 | – | – |
| Total | 16 630 473 | – | 11 013 578 |
| Turbo train cars: | | | |
| In passenger trains | – | – | – |
| In freight trains | 517 | – | – |
| Total | 517 | – | – |
| Rail diesel cars: | | | |
| In passenger trains | 141 542 | – | 638 792 |
| In freight trains | 13 927 | 2 842 | – |
| Total | 155 469 | 2 842 | 638 792 |
| Commuter cars: | | | |
| In passenger trains | 2 330 113 | – | – |
| In freight trains | 1 609 | 760 | – |
| Total | 2 331 722 | 760 | – |
| Other passenger cars: | | | |
| In passenger trains | – | – | – |
| In freight trains | – | – | – |
| Total | – | – | – |
| Total passenger cars: | | | |
| In passenger trains | 55 868 544 | 242 837 | 57 561 780 |
| In freight trains | 578 025 | 45 324 | – |
| Total | 56 446 569 | 288 161 | 57 561 780 |
| In work train service | 4 027 | 888 | – |
| Grand total, passenger car-kilometres | 56 450 596 | 289 049 | 57 561 780 |
| Gross tonne-kilometres: | | | |
| Freight train cars, contents and cabooses | 239 530 999 | 177 341 427 | – |
| Passenger train cars (cars only) | 3 267 307 | 21 511 | 3 214 995 |
| Train hours: | | | |
| Freight | 1 410 351 | 957 417 | – |
| Passenger | – | – | – |
| Total, transportation service | 1 410 351 | 957 417 | – |

Figure 3.9
Statistiques d'exploitation, 1990 – fin

| Grand total – Total général | | | |
|---------------------------------|--|--------------------|---|
| Class I Catégorie I | Class II – III Catégorie II – III | Total | Détail |
| metric units – unités métriques | | | |
| 13 051 209 | 445 779 | 13 496 987 | Voitures-kilomètres: |
| 126 366 | 99 007 | 225 373 | Voitures de tête: |
| 13 177 574 | 544 785 | 13 722 360 | Dans les trains de voyageurs |
| | | | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| 13 808 115 | 138 621 | 13 946 736 | Voitures de buffet: |
| 37 261 | 100 005 | 137 266 | Dans les trains de voyageurs |
| 13 845 376 | 238 625 | 14 084 002 | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| 22 339 851 | 59 341 | 22 399 193 | Voitures-lits: |
| 8 222 | 216 634 | 224 856 | Dans les trains de voyageurs |
| 22 348 073 | 275 975 | 22 624 049 | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| 33 717 432 | 2 050 152 | 35 767 584 | Voitures ordinaires: |
| 430 667 | 937 361 | 1 368 028 | Dans les trains de voyageurs |
| 34 148 099 | 2 987 512 | 37 135 612 | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| 3 235 | – | 3 235 | Voitures tempo: |
| – | – | – | Dans les trains de voyageurs |
| 3 235 | – | 3 235 | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| 27 642 873 | – | 27 642 873 | Voitures LRC: |
| 1 178 | – | 1 178 | Dans les trains de voyageurs |
| 27 644 051 | – | 27 644 051 | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| – | 192 965 | 192 965 | Motrices de turbotrain: |
| 517 | – | 517 | Dans les trains de voyageurs |
| 517 | 192 965 | 193 482 | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| 780 334 | 1 162 920 | 1 943 254 | Voitures automotrices: |
| 16 769 | – | 16 769 | Dans les trains de voyageurs |
| 797 103 | 1 162 920 | 1 960 023 | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| 2 330 113 | 16 440 435 | 18 770 548 | Voitures de navettage: |
| 2 369 | – | 2 369 | Dans les trains de voyageurs |
| 2 332 482 | 16 440 435 | 18 772 917 | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| – | – | – | Autres voitures: |
| – | – | – | Dans les trains de voyageurs |
| – | – | – | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| 113 673 162 | 20 490 213 | 134 163 375 | Total, voitures: |
| 623 349 | 1 353 006 | 1 976 355 | Dans les trains de voyageurs |
| 114 296 511 | 21 843 219 | 136 139 730 | Dans les trains de marchandises |
| | | | Total |
| 4 915 | 154 | 5 069 | Service des trains de travaux |
| 114 301 425 | 21 843 374 | 136 144 799 | Total général, voitures-kilomètres |
| 416 872 426 | 38 048 240 | 454 920 666 | Tonnes-kilomètres brutes: |
| 6 503 813 | 364 918 | 6 868 731 | Wagons, contenu et wagons de queue |
| | | | Voitures (voitures seulement) |
| 2 367 768 | 414 225 | 2 781 993 | Train-heures: |
| – | 24 694 | 24 694 | Fret |
| 2 367 768 | 438 919 | 2 806 687 | Voyageurs |
| | | | Total, service des transports |

Figure 3.10
Summary Statistics on Freight and Passenger
Transportation, 1990

Figure 3.10
Statistiques sommaires sur le transport de fret et de
voyageurs, 1990

| Item Détail | Class I – Catégorie I | | | | Grand total – Total général | | |
|---|-----------------------|-----------------------|------------|-----------|-----------------------------|--|-------------|
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | | Class I Catégorie I | Class II – III Catégorie II – III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | | | | |
| Revenue freight – Fret payant: | | | | | | | |
| Tonnes | '000 | 103 369 | 81 264 | – | 184 633 | 84 104 | 268 737 |
| Tonne-kilometres – Tonnes- kilomètres | '000 | 127 838 207 | 96 912 888 | – | 224 751 095 | 23 619 722 | 248 370 817 |
| Average haul on each railway – Trajet moyen par expédition | km | 1 237 | 1 193 | – | 1 217 | 281 | 924 |
| Revenue and non-revenue freight – Fret payant et non-payant: | | | | | | | |
| Tonnes | '000 | 104 128 | 83 777 | – | 187 905 | 84 335 | 272 240 |
| Tonne-kilometres – Tonnes- kilomètres | '000 | 128 082 487 | 98 356 846 | – | 226 439 333 | 23 677 623 | 250 116 956 |
| Average haul on each railway – Trajet moyen par expédition | km | 1 230 | 1 174 | – | 1 205 | 281 | 919 |
| Revenue passengers – Voyageurs payants: | | | | | | | |
| Passengers – Voyageurs | '000 | – | – | 3 564 | 3 564 | 25 555 | 29 119 |
| Passenger-kilometres – Voyageurs- kilomètres | '000 | – | – | 1 285 678 | 1 285 678 | 718 682 | 2 004 360 |
| Average passenger journey per ticket – Trajet moyen par billet | km | – | – | 361 | 361 | 28 | 69 |
| Transportation services, averages – Services de transport, moyennes: | | | | | | | |
| Cars per freight train – Wagons par train de fret ¹ | No. – Nbre | 72.5 | 65.2 | – | 69.2 | 87.3 | 70.4 |
| Cars per passenger train – Voitures par train de voyageur ² | No. – Nbre | 5.3 | – | 5.6 | 5.5 | 5.8 | 5.5 |
| Freight carload – Chargement de wagon ³ | tonnes | 56.1 | 59.3 | – | 57.7 | 77.8 | 58.9 |
| Empty freight car-kilometres – Wagons-kilomètres vide | % | 39.3 | 38.4 | – | 38.9 | 44.8 | 39.4 |
| Freight train speed – Vitesse, train de fret | km/hr | 37.1 | 43.5 | – | 39.7 | 15.6 | 36.1 |

¹ Includes passenger cars.

¹ Comprend les voitures.

² Includes freight cars.

² Comprend les wagons.

³ Based on car and tonne kilometres.

³ Selon les wagons et tonnes-kilomètres.

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Chapter 4

Employment and Compensation

Summary Statistics by Function

Employment and Compensation

The average number of employees for all railways totalled 69,119 in 1990, a decrease of 7.8% from the total of 74,962 in 1989. This was due mainly to a decrease in the work force of Class I carriers in their effort to become more competitive. VIA in particular reduced its operations in 1990 and cut back its number of employees by 32.4%.

A total of \$2,851.2 million was paid out to employees in 1990. This represented a 1.9% decrease over the total compensation of \$2,907.4 million in 1989. The decrease affected all categories except those classified as general who received an additional 1.6% in total compensation.

Transportation employees, the largest group, accounted for 34.1% of the employment and 37.2% of total compensation. Equipment maintenance and road maintenance employees, each accounting for 22.7% of the total employment and 24.5% and 20.4% respectively of total compensation. General employees represented 16.4% of the work force and 17.8% of total compensation. (Figure 4.2).

Average Salaries and Wages

The average compensation increased 6.4% from \$38,785 in 1989 to \$41,251 in 1990. The increase is most noticeable for VIA as the number employed decreased through lay offs, early retirements and volunteer separation. On the other hand it paid separation payments to affected employees which are included in total compensation.

The average compensation per hour also rose from \$17.4 in 1989 to \$19.1 in 1990, an increase of 9.8%. Although employees in the general category received the highest hourly compensation of \$22.0, road maintenance employees got a major increase of 16.1% in 1990.

Chapitre 4

Effectif et rémunération

Statistiques sommaires selon la fonction

Effectif et rémunération

Le nombre moyen d'employés au service des sociétés ferroviaires s'est chiffré à 69,119 en 1990, en baisse de 7.8% par rapport à celui de 74,962 en 1989. Cette baisse était due au fait que les transporteurs de catégorie I ont réduit leur effectif pour devenir concurrentiels. VIA Rail, en particulier, a réduit ses opérations en 1990 et le nombre de ses employés a ainsi été réduit de 32.4%.

En 1990, on a versé une rémunération totale de \$2,851.2 millions aux employés, ce qui représente une baisse de 1.9% par rapport à la rémunération totale de \$2,907.4 millions versée en 1989. Le personnel de toutes les catégories principales a été touché par cette diminution, excepté celle des services généraux qui a reçu 1.6% de plus en rémunération totale.

Les employés des services de transport, le groupe le plus important, a représenté 34.1% de l'effectif et 37.2% de la rémunération totale. Ils sont suivis des employés des services d'entretien du matériel et d'entretien des voies dont chaque groupe a figuré pour 22.7% de l'ensemble de l'effectif, avec 24.5% et 20.4% de la rémunération totale respectivement. Le personnel des services généraux a représenté 16.4% de l'effectif total et 17.8% de la rémunération totale.

Moyenne des traitements et des salaires

La rémunération moyenne annuelle a augmenté de 6.4% pour passer de \$38,785 en 1989 à \$41,251 en 1990. Cette augmentation est plus marquée pour VIA Rail à cause des mises à pied, des retraites anticipées et des départs volontaires. D'autre part, VIA a payé des indemnités de départ aux employés ainsi touchés. Ces indemnités sont comptées dans la rémunération totale.

La rémunération horaire moyenne a également progressé pour passer de \$17.4 en 1989 à \$19.1 en 1990, en hausse de 9.80%. Quoique les employés des services généraux ont reçu la rémunération moyenne la plus élevée, soit \$22.0, ceux des services d'entretien des voies ont obtenue la plus haute augmentation de 16.1% en 1990.

Figure 4.1

Summary Statistics on Employment by Major Occupational Group and Carrier, 1990

Figure 4.1

Statistiques sommaires sur l'emploi, selon les principales catégories professionnelles et le transporteur, 1990

| Activity Activité | Average number of employees – Nombre moyen d'employés | | | | | |
|--|---|-----------------------|--------------|-----------------------------|--|----------------|
| | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I Catégorie I | Class II – III Catégorie II – III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | | | |
| Number – Nombre | | | | | | |
| General – Services généraux | 5,143 | 3,721 | 1,320 | 10,184 | 1,148 | 11,332 |
| Road maintenance – Entretien des voies | 8,563 | 4,856 | 37 | 13,456 | 2,256 | 15,712 |
| Equipment maintenance – Entretien du matériel | 9,322 | 5,935 | 1,361 | 16,618 | 1,859 | 18,477 |
| Transportation – Transport | 11,385 | 7,665 | 1,769 | 20,819 | 2,779 | 23,598 |
| Total | 34,413 | 22,177 | 4,487 | 61,077 | 8,042 | 69,119 |
| | Total compensation – Rémunération total | | | | | |
| | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I Catégorie I | Class II – III Catégorie II – III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | | | |
| \$'000,000 | | | | | | |
| General – Services généraux | 228.1 | 169.9 | 67.8 | 465.9 | 42.4 | 508.3 |
| Road maintenance – Entretien des voies | 331.4 | 183.7 | 2.1 | 517.1 | 64.6 | 581.7 |
| Equipment maintenance – Entretien du matériel | 348.8 | 221.7 | 64.0 | 634.5 | 65.3 | 699.8 |
| Transportation – Transport | 534.3 | 341.3 | 80.3 | 955.9 | 105.5 | 1061.4 |
| Total | 1,442.7 | 916.5 | 214.2 | 2,573.4 | 277.8 | 2,851.2 |
| | Service hours paid for – Heures de service rémunérées | | | | | |
| | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I Catégorie I | Class II – III Catégorie II – III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | | | |
| '000,000 hrs | | | | | | |
| General – Services généraux | 10.9 | 7.9 | 2.8 | 21.6 | 1.9 | 23.5 |
| Road maintenance – Entretien des voies | 19.6 | 10.9 | 0.1 | 30.6 | 3.7 | 34.3 |
| Equipment maintenance – Entretien du matériel | 19.8 | 12.4 | 3.0 | 35.2 | 3.5 | 38.7 |
| Transportation – Transport | 32.3 | 16.1 | 3.6 | 52.0 | 5.2 | 57.2 |
| Total | 82.6 | 47.3 | 9.5 | 139.4 | 14.2 | 153.6 |

Figure 4.1

Summary Statistics on Employment by Major Occupational Group and Carrier, 1990 – Concluded

| | Average compensation per year – Rémunération moyenne annuelle | | | | | |
|---|---|--------------------|---------------|-----------------------------|--------------------|---------------|
| Activity | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
| Activité | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I | Class II – III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie I | Catégorie II – III | |
| | | | | | | \$ |
| General – Services généraux | 44,359 | 45,666 | 51,369 | 45,745 | 36,955 | 44,855 |
| Road maintenance – Entretien des voies | 38,704 | 37,821 | 55,958 | 38,433 | 28,623 | 37,024 |
| Equipment maintenance – Entretien du matériel | 37,418 | 37,351 | 47,032 | 38,181 | 35,131 | 37,874 |
| Transportation – Transport | 46,933 | 44,523 | 45,413 | 45,916 | 37,948 | 44,978 |
| Total | 41,923 | 41,328 | 47,743 | 42,134 | 34,539 | 41,251 |
| | Average compensation per hour – Rémunération moyenne horaire | | | | | |
| | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I | Class II – III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie I | Catégorie II – III | |
| | | | | | | \$ |
| General – Services généraux | 21.0 | 21.6 | 23.9 | 21.6 | 22.4 | 21.7 |
| Road maintenance – Entretien des voies | 16.9 | 16.8 | 25.8 | 16.9 | 17.4 | 17.0 |
| Equipment maintenance – Entretien du matériel | 17.6 | 17.8 | 21.7 | 18.0 | 18.8 | 18.1 |
| Transportation – Transport | 16.5 | 21.2 | 22.2 | 18.4 | 20.5 | 18.6 |
| Total | 17.5 | 19.4 | 22.6 | 18.5 | 19.5 | 18.6 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 4.1

Statistiques sommaires sur l'emploi, selon les principales catégories professionnelles et le transporteur, 1990 - fin

| | Average compensation per year – Rémunération moyenne annuelle | | | | | |
|---|---|--------------------|---------------|-----------------------------|--------------------|---------------|
| Activity | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
| Activité | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I | Class II – III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie I | Catégorie II – III | |
| | | | | | | \$ |
| General – Services généraux | 44,359 | 45,666 | 51,369 | 45,745 | 36,955 | 44,855 |
| Road maintenance – Entretien des voies | 38,704 | 37,821 | 55,958 | 38,433 | 28,623 | 37,024 |
| Equipment maintenance – Entretien du matériel | 37,418 | 37,351 | 47,032 | 38,181 | 35,131 | 37,874 |
| Transportation – Transport | 46,933 | 44,523 | 45,413 | 45,916 | 37,948 | 44,978 |
| Total | 41,923 | 41,328 | 47,743 | 42,134 | 34,539 | 41,251 |
| | Average compensation per hour – Rémunération moyenne horaire | | | | | |
| | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | |
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I | Class II – III | Total |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie I | Catégorie II – III | |
| | | | | | | \$ |
| General – Services généraux | 21.0 | 21.6 | 23.9 | 21.6 | 22.4 | 21.7 |
| Road maintenance – Entretien des voies | 16.9 | 16.8 | 25.8 | 16.9 | 17.4 | 17.0 |
| Equipment maintenance – Entretien du matériel | 17.6 | 17.8 | 21.7 | 18.0 | 18.8 | 18.1 |
| Transportation – Transport | 16.5 | 21.2 | 22.2 | 18.4 | 20.5 | 18.6 |
| Total | 17.5 | 19.4 | 22.6 | 18.5 | 19.5 | 18.6 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 4.2

Total Compensation and Average Number of Employees, Percentage Shares by Major Occupational Groups and Carrier, Relative to the Grand Total of the Industry, 1990

Figure 4.2

Rémunération totale et le nombre moyen d'employés, parts en pourcentage selon les principales catégories professionnelles et le transporteur, en terme du total général de l'industrie, 1990

| | Average number of employees – Nombre moyen d'employés | | | | | | |
|---|---|--------------------|------------|-----------------------------|--------------------|--------------|----------------|
| Activity | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | | |
| Activité | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I | Class II – III | Total | |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie I | Catégorie II – III | | |
| | | | % | | | % | No. Nbre |
| General – Services généraux | 7.4 | 5.4 | 1.9 | 14.7 | 1.7 | 16.4 | 11,332 |
| Road maintenance – Entretien des voies | 12.4 | 7.0 | 0.1 | 19.5 | 3.3 | 22.7 | 15,712 |
| Equipment maintenance – Entretien du matériel | 13.5 | 8.6 | 2.0 | 24.0 | 2.7 | 22.7 | 18,477 |
| Transportation – Transport | 16.5 | 11.1 | 2.6 | 30.1 | 4.0 | 34.1 | 23,598 |
| Total | 49.8 | 32.1 | 6.5 | 88.4 | 11.6 | 100.0 | 69,119 |
| | Total compensation – Rémunération totale | | | | | | |
| | Class I – Catégorie I | | | Grand total – Total général | | | |
| | Canadian National | Canadian Pacific | VIA Rail | Class I | Class II – III | Total | |
| | Canadien National | Canadien Pacifique | | Catégorie I | Catégorie II – III | | |
| | | | % | | | % | \$'000,000 |
| General – Services généraux | 8.0 | 6.0 | 2.4 | 16.3 | 1.5 | 17.8 | 508.3 |
| Road maintenance – Entretien des voies | 11.6 | 6.4 | 0.1 | 18.1 | 2.3 | 20.4 | 581.7 |
| Equipment maintenance – Entretien du matériel | 12.2 | 7.8 | 2.2 | 22.3 | 2.3 | 24.5 | 699.8 |
| Transportation – Transport | 18.7 | 12.0 | 2.8 | 33.5 | 3.7 | 37.2 | 1,061.4 |
| Total | 50.6 | 32.1 | 7.5 | 90.3 | 9.7 | 100.0 | 2,851.2 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Summary Statistics by Class of Carrier

Class I Carriers

Class I carriers accounted for 88.4% of employment and 90.3% of the compensation.

The average annual compensation was \$42,134, an increase of 6.8% from the 1989 average of \$39,439. Transportation employees averaged \$45,916 in 1990 (\$43,434 in 1989) followed closely by general employees at \$45,745 (\$41,169 in 1989).

The average compensation per hour was \$18.5, an increase of 6.9% from the \$17.3 paid per hour in 1989.

Class II and III Carriers

Class II and III carriers accounted for 11.6% of the total number of employees in 1990 and 9.7% of the total compensation. These carriers paid their employees an average of \$34,539 which is 18.0% lower than the average annual compensation paid by Class I carriers. This figure, however, varied from a high of \$37,948 for transportation employees to a low of \$28,623 for road maintenance employees.

Like Class I carriers the highest average compensation was paid out to transportation employees followed by general employees.

Summary Statistics by Occupational Classifications

A more detailed account of employment by major occupational classifications for Class I railways is provided in figures 4.3, 4.4 and 4.5. Similar detail is not available for Class II and Class III carriers.

The highest average salaries and wages were paid to those in the Managerial and Supervisory classification. People in this group earned an average of \$58,566 in 1990 (\$54,958 in 1989) an increase of 6.6%. The group accounted for 9.9% of the total work force.

The Craftsmen, Tradesmen, Lead Hands, Service Workers and Helpers group, the largest Occupational Classification with an average of 21,133 employees in 1990, accounted for 34.6% of the work force.

Running Trades, the second largest classification with an average of 12,781 employees made up 20.9% of the total number of employees. Their average salary was \$48,672 in 1990, compared to \$46,593 in 1989, an increase of 4.5%.

Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs

Transporteurs de catégorie I

Les transporteurs de catégorie I ont représenté 88.4% de l'ensemble de l'effectif et 90.3% de la rémunération totale.

La rémunération annuelle moyenne s'est chiffrée à \$42,134, en hausse de 6.8% par rapport à \$39,439 en 1989. La rémunération moyenne des employés des services de transport s'est chiffrée à \$45,916 en 1990, comparée à \$43,434 en 1989, suivie de près par celle des employés des services généraux, soit \$45,745 en 1990, comparée à \$41,169 en 1989.

La rémunération horaire moyenne s'est chiffrée à \$18.5, une augmentation de 6.9% par rapport à \$17.3 en 1989.

Transporteurs de catégories II et III

Les transporteurs de catégories II et III ont représenté 11.6% de l'ensemble de l'effectif en 1990 et 9.7% de la rémunération totale. Ces transporteurs ont versé une rémunération moyenne de \$34,539, soit 18.0% de moins que la rémunération annuelle moyenne versée par les transporteurs de catégorie I. Cette rémunération a cependant varié entre \$37,948 pour les employés des services de transport et \$28,623 pour les employés des services d'entretien des voies.

Statistiques sommaires selon la catégorie professionnelle

Les figures 4.3, 4.4. et 4.5 fournissent, par catégorie professionnelle, des données plus détaillées sur le nombre d'employés des chemins de fer de catégorie I. De telles données n'existent pas pour les transporteurs de catégories II et III.

Les traitements et les salaires moyens les plus élevés ont été versés au personnel de direction et de surveillance qui a gagné en moyenne \$58,566 en 1990, une augmentation de 6.6% par rapport à \$54,958 en 1989. Ce groupe a représenté 9.9% l'effectif total.

La catégorie qui a compté, en moyenne, le plus grand nombre d'employés en 1990, dont le nombre était de 12,133 employés, était celle composée d'ouvriers spécialisés, d'hommes de métiers, de chefs d'équipe, de préposés à l'entretien et d'aides. Ces employés ont représenté 34.6% de l'effectif en 1990.

Le personnel itinérant, le groupe qui suit en importance avec 12,781 employés, a représenté 20.9% du total de l'effectif. La rémunération moyenne s'est chiffrée à \$48,672 en 1990, par rapport à \$46,593 en 1989, ce qui constitue une hausse de 4.5%.

Figure 4.3

Summary Statistics by Occupational Classification, Class I Carriers, 1990

Figure 4.3

Statistiques sommaires sur l'emploi selon les catégories professionnelles, transporteurs de catégorie I, 1990

| | Average number of employees | | Service hours paid for | Total compensation | | Average hours paid for | Average compensation | |
|--|--------------------------------|--------------|------------------------------------|------------------------|--------------|---|-------------------------|--------------------------|
| Occupational classification | | | | | | | Rémunération moyenne | |
| Catégorie professionnelle | Effectifs (moyenne) | | Heures de service rémunérées | Rémunération totale | | Nombre moyen d'heures rémunérées | Per hour Horaire | Per year Annuelle |
| | No. – Nbre | % | '000 | \$'000 | % | hrs | \$ | \$ |
| Managerial and supervisory – Direction et surveillance | 6,029 | 9.9 | 12,911 | 353,092 | 13.7 | 2,142 | 27.3 | 58,566 |
| Professional, scientific, technical and staff assistants – Professionnel, scientifique, technique, et consultatifs adjoints | 6,778 | 11.1 | 14,544 | 326,890 | 12.7 | 2,146 | 22.5 | 48,228 |
| Clerical – Personnel de bureau | 8,581 | 14.0 | 18,539 | 304,891 | 11.8 | 2,161 | 16.4 | 35,531 |
| Running trades – Personnel itinérant | 12,781 | 20.9 | 34,623 | 622,082 | 24.2 | 2,709 | 18.0 | 48,672 |
| Working Foremen – Contre- maîtres exécutants | 2,344 | 3.8 | 5,348 | 91,421 | 3.6 | 2,282 | 17.1 | 39,002 |
| Craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers – Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, aides et services adjoints | 21,133 | 34.6 | 45,921 | 768,256 | 29.9 | 2,173 | 16.7 | 36,353 |
| Labourers, including building attendants and coach cleaners – Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures) | 3,413 | 5.6 | 7,441 | 105,999 | 4.1 | 2,180 | 14.2 | 31,058 |
| Floating equipment employees (railway) and others – Personnel de matériel flottant et autres | 18 | -- | 41 | 817 | -- | 2,262 | 20.1 | 45,391 |
| Total | 61,077 | 100.0 | 139,370 | 2,573,448 | 100.0 | 2,282 | 18.5 | 42,134 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 4.4

**Average Number of Employees by
Occupational Classification, Class I Carriers,
1990**

**Nombre moyen d'employé selon les catégories
professionnelles, transporteurs de catégorie I,
1990**

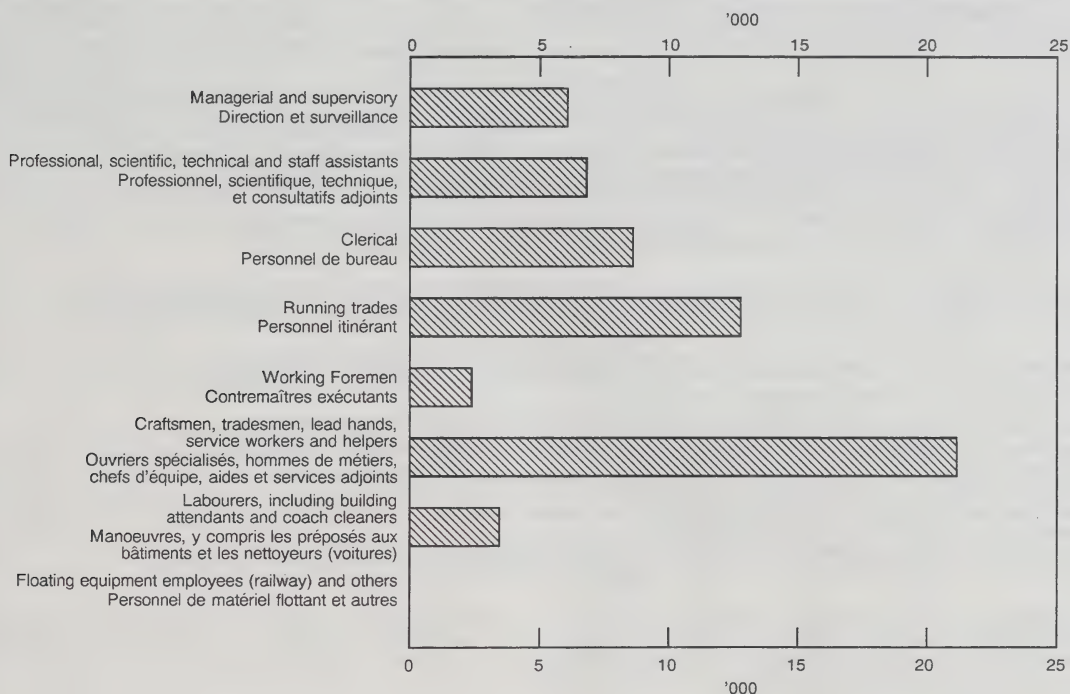
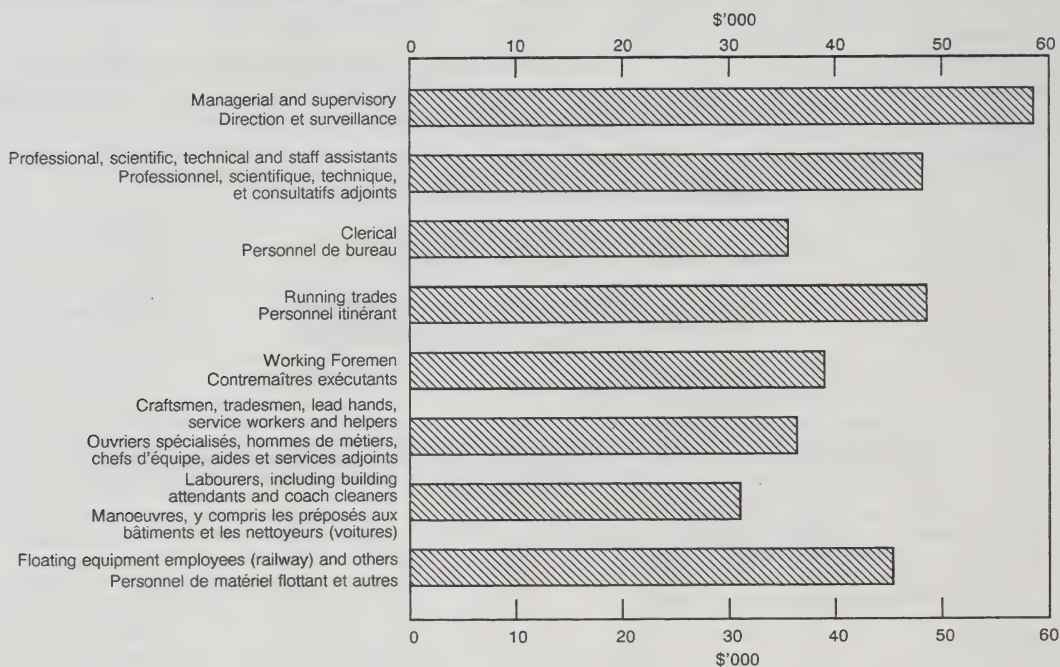


Figure 4.5

**Average Annual Compensation by
Occupational Classification, Class I Carriers,
1990**

**Rémunération moyenne annuelle selon les
catégories professionnelles, transporteurs de
catégorie I, 1990**



Chapter 5

Commodity Statistics

Introduction

This chapter presents summary statistics on the commodities transported by the 19 class I and II common carrier railways operating in Canada during 1990. Information on initial or final haul by province and territory and by selected railways, are derived from two sources:

- The Monthly Survey, Railway Transport – Revenue Freight Traffic
- The Railway Annual Report – Revenue Freight Carried (Schedule 11)

A summary by commodity section of revenue freight transported is provided in Figure 5.1. Tonnage loaded initially into railways plus that received from U.S. rail reflects the total unduplicated freight traffic. Unloadings and the total delivered to U.S. rail are also recorded.

Provincial and territorial data by commodity section are presented in figures 5.2 to 5.12. Figure 5.13 shows top 50 commodities ranked by tonnage.

Figure 5.14 is derived from the results of the Revenue Freight Carried section of the Annual Report (Schedule 11). Data for seven selected railways are shown individually while the remaining railways are grouped under Class II "All Others".

Data Quality and Limitations

Users should note the following points concerning railway freight commodity statistics:

1. The total volume of freight carried does not take into account traffic handled in switching services which represents less than 1% of all tonnage.
2. The figures reported include that portion of traffic where a shipper submitted a trailer or container for shipment by rail for piggyback freight. Goods submitted by the shipper as "loose merchandise" which the railways chose to move in a railway-owned trailer (or container) on a flat car as opposed to, for example, a box car, are not included. Loose merchandise freight is included

Chapitre 5

Statistiques sur les marchandises

Introduction

Le présent chapitre présente des statistiques sommaires sur les marchandises transportées par les 19 sociétés ferroviaires de catégorie II et III au Canada en 1990. Les renseignements sur les marchandises en transport initial ou final, selon la province et le territoire et selon les principales sociétés ferroviaires, proviennent de deux sources de données:

- Transport ferroviaire – trafic des marchandises payantes (enquête mensuelle)
- Rapport annuel – marchandises payantes transportées (section 11)

La figure 5.1 présente des sommaires de toutes les marchandises payantes transportées, selon la catégorie de marchandises. La somme du tonnage en transport initial et des transferts de marchandises à partir de réseaux américains représente le nombre total de tonnes de marchandises transportées (sans double compte). On y présente également le tonnage déchargé et le tonnage remis à des réseaux américains.

Les figures 5.2 à 5.12 présentent les données provinciales et territoriales selon la catégorie de marchandises. Les données sur les 50 principales marchandises transportées sont présentées à la figure 5.13, par ordre de tonnage.

La figure 5.14 présente des données tirées de la section sur les Marchandises payantes transportées du Rapport annuel (section 11). Les données de sept principales sociétés ferroviaires sont fournies séparément, tandis que les statistiques des autres sociétés sont regroupées sous la catégorie II "Toutes les autres".

Qualité et limites des données

Les utilisateurs doivent tenir compte des points suivants concernant les statistiques sur les marchandises transportées par chemin de fer:

1. Le volume total du fret transporté ne tient pas compte du fret manutentionné aux gares de triage, lequel représente moins de 1% du tonnage total.
2. En ce qui concerne le trafic rail-route, les données présentées portent sur la portion du trafic pour laquelle l'expéditeur a remis une remorque ou un conteneur devant être expédié par chemin de fer. Les "marchandises diverses" remises par l'expéditeur que les sociétés ferroviaires choisissent de transporter dans leur propre remorque "ou conteneur" sur un wagon plat plutôt que sur un wagon couvert par exemple ne sont pas

with various other commodity groups according to the nature of the merchandise involved.

3. Data relating to loadings of bituminous coal were overstated for the years 1983-1988. Revisions apply to the number of railway cars loaded, tonnes loaded into railway cars, receipts from Canadian connections and total freight traffic of bituminous coal in Canada and British Columbia.

Please refer to notes on other data limitations pertaining to the carloading statistics in **Chapter 9, Survey Concepts and Data Limitations**.

Total Freight Tonnage by Commodity Section

Revenue freight carried by railways within Canada in 1990 are presented by commodity sections in Figure 5.1. Total freight traffic, excluding interlining between carriers was 240.7 million tonnes, a decrease of 2.6% from the 1989 volume of 247.0 million tonnes. Of the total tonnage transported, 226.3 million tonnes were initially loaded in Canada, while 14.3 million tonnes were received from United States rail connections.

Tonnage unloaded (200.9 million tonnes) represented a 3.5% decrease from the 208.1 million unloaded in 1989, while deliveries to U. S. railways (including U.S. to U.S. traffic of 2.9 million) increased slightly to 39.0 million tonnes in 1990.

The number of railway cars loaded in 1990 declined by 3.7% to 3.3 million, while the average load per railway car increased slightly to 68.5 tonnes.

Provincial Freight Tonnage by Commodity Section

As mentioned earlier, unduplicated freight traffic decreased by 2.6% from 247.0 million tonnes in 1989 to 240.7 in 1990.

Most provinces and territories except Prince Edward Island, Manitoba and Saskatchewan registered decreases in freight traffic.

Revenue freight receiving initial haul in British Columbia was the highest at 19.8% of the total tonnage, followed by Ontario (17.4%), Québec (16.1%), and Alberta (15.8%). The remaining 30.7% was transported in all other provinces and territories.

Newfoundland

The total freight traffic in 1990 decreased by 4.7% to 20.1 million tonnes compared to 21.1 million tonnes in 1989. This represented 8.3% of the total freight traffic within Canada. Crude materials accounted for 99.3% of the provincial total.

inclus. Les marchandises diverses sont comprises dans les divers autres groupes de marchandises, selon la nature des marchandises en question.

3. Les données relatives aux chargements de houille grasse ont été exagérées pour les années 1983-1988. Les rectifications s'appliquent au nombre de wagons chargés, au tonnage chargé sur wagons, aux recettes provenant des raccordements ferroviaires canadiens ainsi qu'au tonnage total de houille grasse au Canada et en Colombie-Britannique.

Veuillez consulter les notes explicatives spéciales sur les limites des données concernant les statistiques sur les chargements au **chapitre 9, Concepts d'enquête et limites des données**.

Tonnage total selon la catégorie de marchandises

La figure 5.1 présente les marchandises payantes transportées au Canada en 1990, selon la catégorie de marchandises. Le tonnage total, à l'exclusion des transferts, s'est chiffré à 240.7 millions de tonnes, en baisse de 2.6% par rapport au tonnage de 247.0 millions de tonnes enregistré en 1989. De ce tonnage total, 226.3 millions de tonnes ont été chargées au Canada, tandis que 14.3 millions de tonnes ont été reçues de raccordements ferroviaires américains.

Les déchargements de 200.9 millions de tonnes de marchandises ont constitué une baisse de 3.5% par rapport aux 208.1 millions de tonnes déchargées en 1989, alors que le tonnage remis aux réseaux américains, y compris 2.9 millions de tonnes des mouvements américains, a augmenté légèrement pour passer à 39.0 millions de tonnes en 1990.

Le nombre de wagons chargés a diminué de 3.7% pour passer à 3.3 millions de wagons en 1990, et le tonnage moyen par wagon a légèrement augmenté à 68.5 tonnes.

Tonnage selon la province et la catégorie de marchandises

Comme nous l'avons déjà mentionné, le trafic de marchandises (sans double compte) a diminué de 2.6%, passant de 247.0 millions de tonnes en 1989 à 240.0 millions en 1990.

La plupart des provinces et tous les territoires, à l'exclusion de l'Île-du-Prince-Édouard, du Manitoba et de la Saskatchewan, ont enregistré une baisse du trafic des marchandises.

La Colombie-Britannique a enregistré le pourcentage le plus élevé de marchandises payantes en transport initial, soit 19.8% du tonnage total. Venaient ensuite l'Ontario avec 17.4%, le Québec avec 16.1% et l'Alberta avec 15.8%. Le reste du fret, soit 30.7%, a été transporté dans les autres provinces et territoires.

Terre-Neuve

Le tonnage total a baissé de 4.7% pour passer de 21.1 millions de tonnes en 1989 à 20.1 millions de tonnes en 1990. Ce chiffre a constitué 8.3% du tonnage total du mouvement des marchandises pour l'ensemble du Canada. Les matières brutes ont figuré pour 99.3% du tonnage total de la province.

Prince Edward Island

Revenue freight traffic in 1990 was 106.9 thousand tonnes, up 4.7% from the 1989 total of 102.1 thousand tonnes. Special types of traffic such as trailers or containers on flat car (piggy back) accounted for a major proportion (89.4%) of the traffic.

Nova Scotia

The traffic volume dropped from 12.4 million tonnes in 1989 to 10.7 million tonnes in 1990 a decrease of 14.0%. This was due mainly to a decline in the tonnage of bituminous coal. The crude materials section accounted for over 80% of the provincial total.

New Brunswick

Fabricated materials accounted for 65.8% of the total tonnage of 4.6 million tonnes in 1990.

Québec

The total freight traffic of 38.8 million tonnes in 1990 amounted to a decrease of 6.6% from the 41.6 million tonnes carried in 1989.

Crude materials accounted for 54.8% of the provincial total. Fabricated materials accounted for another 32.8%.

Ontario

The total freight traffic decreased 9.9% from 46.3 million tonnes in 1989 to 41.8 million tonnes in 1990.

While there was an increase in the traffic of the food, feed, beverages and tobacco and the special types of traffics, the decreases in all other categories most notably crude materials (3.9 millions tonnes) outweighed the increases.

Manitoba

In 1990, a total of 9.7 million tonnes were transported, up by 21.6% from the 8.0 million tonnes in 1989. An increase of 1.5 million tonnes of wheat accounted for most of the provincial increase.

Saskatchewan

The total freight traffic in 1990 was 29.3 million tonnes up 16.7% from the 25.1 million tonnes reported in 1989. An increase in the shipments of wheat of 3.2 million tonnes accounted for over 75% of the provincial increase.

Île-du-Prince-Édouard

On a observé une augmentation de 4.7% du tonnage des marchandises payantes qui est passé de 102,100 tonnes en 1989 à 106,900 tonnes en 1990. Les transports spéciaux tels que des remorques ou des conteneurs sur wagons plats (rail-route) ont représenté une part prépondérante (89.4%) du trafic à l'Île-du-Prince-Édouard.

Nouvelle-Écosse

Cette province a enregistré une baisse de 14.0% du volume du tonnage, qui est passé de 12.4 millions de tonnes en 1989 à 10.7 millions de tonnes en 1990. Ceci a été dû essentiellement à la baisse du tonnage de la houille grasse. Les matières brutes ont représenté plus de 80.0% du tonnage total de cette province.

Nouveau-Brunswick

Les demi-produits ont figuré pour 65.8% du tonnage total de 4.6 millions de tonnes en 1990.

Québec

Le tonnage total de 38.8 millions de tonnes enregistré en 1990 a constitué une baisse légère de 6.6% par rapport aux 41.6 millions de tonnes transportés en 1989.

Les matières premières ont compté pour 54.8% du tonnage total de la province. Les demi-produits ont représenté un autre 32.8%.

Ontario

Le tonnage total de marchandises a diminué de 9.9%, passant de 46.3 millions de tonnes en 1989 à 41.8 millions de tonnes en 1990.

Bien que le tonnage des denrées alimentaires, des aliments pour animaux, des boissons, des tabacs et des transports spéciaux ait augmenté, celui des autres catégories, notamment des matières brutes (3.9 millions de tonnes) a diminué davantage.

Manitoba

En 1990, on a transporté 9.7 millions de tonnes de marchandises, ce qui a constitué une augmentation de 21.6% par rapport à 8.0 millions de tonnes en 1989. La plupart de cette augmentation au niveau provinciale provenait de l'augmentation de 1.5 millions de tonnes de blé.

Saskatchewan

Le tonnage total des marchandises est passé de 25.1 millions de tonnes en 1989 à 29.3 millions de tonnes en 1990, en hausse de 16.7%. Une augmentation des chargements de 3.2 millions de tonnes de blé a compté pour plus de 75% de l'augmentation au niveau provincial.

Figure 5.1

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990

| Commodity Section | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I | Live animals (C.L.) | – | – | 437 | – |
| II | Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | 382,809 | 30 471 074 | 1 734 226 | 829 942 |
| III | Crude materials, inedible (C.L.) | 1,348 752 | 113 454 561 | 2 538 369 | 459 177 |
| IV | Fabricated materials, inedible (C.L.) | 907,830 | 65 114 063 | 4 502 170 | 1 515 461 |
| V | End-products, inedible (C.L.) | 168,391 | 3 299 763 | 884 230 | 37 436 |
| VI | Special types of traffic (C.L.) ¹ | 494,697 | 13 975 465 | 1 823 022 | 14 397 |
| VII | Non-carload freight | ... | 27 684 | 7 | – |
| TOTAL | Grand total, carload and non carload traffic | 3,302,480 | 226 337 580 | 11 483 370 | 2 856 404 |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.2

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Newfoundland and Labrador, by Commodity Section, 1990

| Commodity Section | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I | Live animals (C.L.) | – | – | – | – |
| II | Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | – | – | – | – |
| III | Crude materials, inedible (C.L.) | 218,857 | 19 948 474 | – | 168 |
| IV | Fabricated materials, inedible (C.L.) | 807 | 46 506 | 228 | 68 |
| V | End-products, inedible (C.L.) | 150 | 2 564 | – | – |
| VI | Special types of traffic (C.L.) ¹ | 4,098 | 79 110 | – | – |
| VII | Non-carload freight | ... | 3 227 | – | – |
| TOTAL | Grand total, carload and non carload traffic | 223,912 | 20 079 879 | 228 | 236 |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.1
Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|---------------------------------|-------------------------------|--|--|--------------|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| 437 | — | 437 | — | Animaux vivants (charge complète) | I |
| 33 035 242 | 13.726 | 30 189 899 | 2 604 929 | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | II |
| 116 452 107 | 48.385 | 113 183 667 | 3 060 070 | Matières brutes, non comestibles (charge complète) | III |
| 71 131 694 | 29.555 | 40 925 123 | 29 942 980 | Demi-produits, non comestibles (charge complète) | IV |
| 4 221 429 | 1.754 | 2 605 921 | 1 608 115 | Produits finals, non comestibles (charge complète) | V |
| 15 813 794 | 6.571 | 13 984 278 | 1 811 668 | Transports spéciaux (charge complète) ¹ | VI |
| 22 691 | .011 | 22 654 | 39 | Trafic des chargements de détail | VII |
| 240 677 354 | 100.000 | 200 911 972 | 39 027 783 | Total général, charge complète et chargements de détail | TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.2
Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de Terre-Neuve et le Labrador, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|---------------------------------|-------------------------------|--|--|--------------|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| — | — | — | — | Animaux vivants (charge complète) | I |
| — | — | 19 246 | — | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | II |
| 19 948 642 | 99.344 | 229 328 | — | Matières brutes, non comestibles (charge complète) | III |
| 46 802 | .233 | 377 138 | — | Demi-produits, non comestibles (charge complète) | IV |
| 2 564 | .013 | 5 569 | — | Produits finals, non comestibles (charge complète) | V |
| 79 110 | .394 | 206 206 | — | Transports spéciaux (charge complète) ¹ | VI |
| 3 227 | .016 | 6 946 | — | Trafic des chargements de détail | VII |
| 20 080 343 | 100.000 | 844 431 | — | Total général, charge complète et chargements de détail | TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.3

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Prince Edward Island, by Commodity Section, 1990

| Commodity Section | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I | Live animals (C.L.) | – | – | – | – |
| II | Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | 206 | 11 236 | – | – |
| III | Crude materials, inedible (C.L.) | 1 | 59 | – | – |
| IV | Fabricated materials, inedible (C.L.) | – | – | – | – |
| V | End-products, inedible (C.L.) | – | – | – | – |
| VI | Special types of traffic (C.L.) ¹ | 3,291 | 95 613 | – | – |
| VII | Non-carload freight | ... | – | – | – |
| TOTAL | Grand total, carload and non carload traffic | 3,498 | 106 908 | – | – |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.4

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Nova Scotia, by Commodity Section, 1990

| Commodity Section | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I | Live animals (C.L.) | – | – | – | – |
| II | Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | 198 | 15 382 | – | – |
| III | Crude materials, inedible (C.L.) | 106 418 | 8 593 094 | – | – |
| IV | Fabricated materials, inedible (C.L.) | 5,233 | 340 718 | – | – |
| V | End-products, inedible (C.L.) | 7,628 | 73 129 | – | – |
| VI | Special types of traffic (C.L.) ¹ | 43,495 | 1 687 510 | – | – |
| VII | Non-carload freight | ... | 46 | – | – |
| TOTAL | Grand total, carload and non carload traffic | 162,972 | 10 709 870 | – | – |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.3

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|---------------------------|--|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| – | – | – | – | – | Animaux vivants (charge complète) I |
| 11 236 | 10.510 | 2 877 | – | – | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II |
| 59 | .055 | 111 | – | – | Matières brutes, non comestibles (charge complète) III |
| – | – | 5 933 | – | – | Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV |
| – | – | – | – | – | Produits finals, non comestibles (charge complète) V |
| 95 613 | 89.435 | 9 580 | – | – | Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI |
| – | – | – | – | – | Trafic des chargements de détail VII |
| 106 908 | 100.000 | 18 499 | – | – | Total général, charge complète et chargements de détail TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.4

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de la Nouvelle-Écosse, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|---------------------------|--|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| – | – | – | – | – | Animaux vivants (charge complète) I |
| 15 382 | .144 | 263 702 | – | – | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II |
| 8 593 094 | 80.235 | 8 222 565 | – | – | Matières brutes, non comestibles (charge complète) III |
| 340 718 | 3.181 | 475 866 | – | – | Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV |
| 73 129 | .683 | 103 898 | – | – | Produits finals, non comestibles (charge complète) V |
| 1 687 510 | 15.757 | 1 851 535 | – | – | Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI |
| 46 | – | 566 | – | – | Trafic des chargements de détail VII |
| 10 709 870 | 100.000 | 10 918 120 | – | – | Total général, charge complète et chargements de détail TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.5

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of New Brunswick, by Commodity Section, 1990

| Commodity Section | Number of railway cars Nombre de wagons | Loaded onto railway cars Chargées sur wagons | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|---|--|---|--|--|
| | | | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I Live animals (C.L.) | – | – | – | – |
| II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | 2,206 | 155 414 | 5 253 | 17 428 |
| III Crude materials, inedible (C.L.) | 14,270 | 1 044 578 | 585 | 1 318 |
| IV Fabricated materials, inedible (C.L.) | 32,350 | 2 527 013 | 106 229 | 382 596 |
| V End-products, inedible (C.L.) | 962 | 21 176 | – | 1 393 |
| VI Special types of traffic (C.L.) ¹ | 12,726 | 317 839 | – | 44 |
| VII Non-carload freight | ... | – | – | – |
| TOTAL Grand total, carload and non carload traffic | 62,514 | 4 066 021 | 112 068 | 402 775 |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.6

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Quebec, by Commodity Section, 1990

| Commodity Section | Number of railway cars Nombre de wagons | Loaded onto railway cars Chargées sur wagons | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|---|--|---|--|--|
| | | | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I Live animals (C.L.) | – | – | – | – |
| II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | 5,197 | 244 271 | 22 247 | 42 930 |
| III Crude materials, inedible (C.L.) | 244,162 | 20 972 594 | 239 594 | 69 816 |
| IV Fabricated materials, inedible (C.L.) | 187,653 | 12 151 286 | 300 361 | 301 545 |
| V End-products, inedible (C.L.) | 10,371 | 206 330 | 28 850 | 1 994 |
| VI Special types of traffic (C.L.) ¹ | 138,427 | 4 226 746 | 13 060 | 724 |
| VII Non-carload freight | ... | 14 716 | – | – |
| TOTAL Grand total, carload and non carload traffic | 585,811 | 37 815 940 | 604 114 | 417 007 |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.5

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|--------------|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| – | – | – | – | Animaux vivants (charge complète) | I |
| 178 095 | 3.888 | 183 063 | 29 197 | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | II |
| 1 046 481 | 22.845 | 1 186 947 | 152 378 | Matières brutes, non comestibles (charge complète) | III |
| 3 015 839 | 65.836 | 2 686 430 | 254 227 | Demi-produits, non comestibles (charge complète) | IV |
| 22 569 | .493 | 109 650 | 1 516 | Produits finaux, non comestibles (charge complète) | V |
| 317 883 | 6.939 | 347 240 | 533 | Transports spéciaux (charge complète) ¹ | VI |
| – | – | – | – | Trafic des chargements de détail | VII |
| 4 580 864 | 100.000 | 4 513 326 | 437 853 | Total général, charge complète et chargements de détail | TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.6

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de Québec, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|--------------|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| – | – | 437 | – | Animaux vivants (charge complète) | I |
| 309 448 | .797 | 2 108 581 | 673 773 | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | II |
| 21 282 004 | 54.798 | 41 868 481 | 721 474 | Matières brutes, non comestibles (charge complète) | III |
| 12 753 192 | 32.838 | 6 866 026 | 5 327 295 | Demi-produits, non comestibles (charge complète) | IV |
| 237 174 | .611 | 551 579 | 21 208 | Produits finaux, non comestibles (charge complète) | V |
| 4 240 530 | 10.919 | 3 652 411 | 29 548 | Transports spéciaux (charge complète) ¹ | VI |
| 14 717 | .038 | 8 603 | – | Trafic des chargements de détail | VII |
| 38 837 061 | 100.000 | 55 056 115 | 6 773 297 | Total général, charge complète et chargements de détail | TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.7

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Ontario, by Commodity Section, 1990

| Commodity Section | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars - Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I | Live animals (C.L.) | - | - | 437 | - |
| II | Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | 42,420 | 3 144 377 | 694 619 | 767 334 |
| III | Crude materials, inedible (C.L.) | 146,246 | 10 166 258 | 1 158 335 | 340 089 |
| IV | Fabricated materials, inedible (C.L.) | 187,916 | 12 914 936 | 2 581 855 | 697 142 |
| V | End-products, inedible (C.L.) | 124,590 | 2 577 726 | 674 821 | 33 993 |
| VI | Special types of traffic (C.L.) ¹ | 166,200 | 4 416 443 | 1 590 094 | 13 629 |
| VII | Non-carload freight | ... | 2 736 | 6 | - |
| TOTAL | Grand total, carload and non carload traffic | 667,372 | 33 222 474 | 6 700 168 | 1 852 186 |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.8

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Manitoba, by Commodity Section, 1990

| Commodity Section | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars - Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I | Live animals (C.L.) | - | - | - | - |
| II | Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | 62,935 | 5 124 231 | 229 549 | 2 250 |
| III | Crude materials, inedible (C.L.) | 18,822 | 1 390 300 | 341 011 | 39 642 |
| IV | Fabricated materials, inedible (C.L.) | 20,440 | 1 381 707 | 365 537 | 14 473 |
| V | End-products, inedible (C.L.) | 1,660 | 41 775 | 109 128 | 56 |
| VI | Special types of traffic (C.L.) ¹ | 25,542 | 525 030 | 153 960 | - |
| VII | Non-carload freight | ... | 145 | - | - |
| TOTAL | Grand total, carload and non carload traffic | 129,399 | 8 463 181 | 1 199 182 | 56 423 |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.7

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de l'Ontario, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|--------------|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| 437 | .001 | – | – | Animaux vivants (charge complète) | I |
| 4 606 330 | 11.027 | 10 649 986 | 897 092 | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | II |
| 11 664 682 | 27.923 | 14 463 935 | 676 831 | Matières brutes, non comestibles (charge complète) | III |
| 16 193 993 | 38.765 | 12 154 245 | 8 029 677 | Demi-produits, non comestibles (charge complète) | IV |
| 3 286 540 | 7.867 | 894 569 | 1 509 461 | Produits finals, non comestibles (charge complète) | V |
| 6 020 166 | 14.411 | 3 309 481 | 1 631 839 | Transports spéciaux (charge complète) ¹ | VI |
| 2 742 | .007 | 937 | 39 | Trafic des chargements de détail | VII |
| 41 774 828 | 100.000 | 41 473 161 | 12 744 931 | Total général, charge complète et chargements de détail | TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.8

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province du Manitoba, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|--------------|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| – | – | – | – | Animaux vivants (charge complète) | I |
| 5 356 030 | 55.110 | 665 782 | 612 499 | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | II |
| 1 770 953 | 18.222 | 1 155 781 | 293 216 | Matières brutes, non comestibles (charge complète) | III |
| 1 761 717 | 18.127 | 1 530 063 | 9 250 063 | Demi-produits, non comestibles (charge complète) | IV |
| 150 959 | 1.553 | 142 346 | 20 716 | Produits finals, non comestibles (charge complète) | V |
| 678 990 | 6.986 | 832 382 | 106 572 | Transports spéciaux (charge complète) ¹ | VI |
| 145 | .001 | 145 | – | Trafic des chargements de détail | VII |
| 9 718 786 | 100.000 | 4 326 492 | 10 283 079 | Total général, charge complète et chargements de détail | TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.9

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Saskatchewan, by Commodity Section, 1990

| Commodity Section | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I | Live animals (C.L.) | – | – | – | – |
| II | Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | 166,305 | 13 557 956 | 500 804 | – |
| III | Crude materials, inedible (C.L.) | 41,136 | 3 344 835 | 176 797 | – |
| IV | Fabricated materials, inedible (C.L.) | 129,475 | 11 307 443 | 141 915 | – |
| V | End-products, inedible (C.L.) | 1,650 | 29 322 | 24 846 | – |
| VI | Special types of traffic (C.L.) ¹ | 6,780 | 178 175 | 483 | – |
| VII | Non-carload freight | ... | – | – | – |
| TOTAL | Grand total, carload and non carload traffic | 345,346 | 28 417 729 | 844 845 | – |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.10

Revenue Freight Receiving initial or Final Rail Haul in the Province of Alberta, by Commodity Section, 1990

| Commodity Section | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I | Live animals (C.L.) | – | – | – | – |
| II | Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | 99,032 | 7 901 377 | 128 562 | – |
| III | Crude materials, inedible (C.L.) | 175,130 | 15 683 129 | 94 129 | – |
| IV | Fabricated materials, inedible (C.L.) | 164,013 | 12 879 758 | 147 504 | – |
| V | End-products, inedible (C.L.) | 2,119 | 49 601 | 3 628 | – |
| VI | Special types of traffic (C.L.) ¹ | 37,171 | 1 043 697 | 309 | – |
| VII | Non-carload freight | ... | 398 | – | – |
| TOTAL | Grand total, carload and non carload traffic | 477,465 | 37 557 965 | 374 132 | – |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.9

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de la Saskatchewan, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|--------------|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| – | – | – | – | Animaux vivants (charge complète) | I |
| 14 058 760 | 48.043 | 161 736 | 6 633 | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | II |
| 3 521 632 | 12.035 | 672 408 | 956 811 | Matières brutes, non comestibles (charge complète) | III |
| 11 449 358 | 39.126 | 1 294 000 | 2 598 077 | Demi-produits, non comestibles (charge complète) | IV |
| 54 168 | .185 | 124 449 | 1 588 | Produits finaux, non comestibles (charge complète) | V |
| 178 658 | .611 | 283 976 | 422 | Transports spéciaux (charge complète) ¹ | VI |
| – | – | – | – | Trafic des chargements de détail | VII |
| 29 262 574 | 100.000 | 2 536 573 | 3 564 524 | Total général, charge complète et chargements de détail | TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.10

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de l'Alberta, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|--------------|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| – | – | – | – | Animaux vivants (charge complète) | I |
| 8 029 939 | 21.169 | 482 715 | 6 843 | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | II |
| 15 777 258 | 41.593 | 2 160 303 | 1 239 | Matières brutes, non comestibles (charge complète) | III |
| 13 027 262 | 34.344 | 2 564 304 | 611 175 | Demi-produits, non comestibles (charge complète) | IV |
| 53 229 | .140 | 344 372 | 330 | Produits finaux, non comestibles (charge complète) | V |
| 1 044 006 | 2.752 | 1 509 125 | 17 | Transports spéciaux (charge complète) ¹ | VI |
| 398 | .001 | 2 328 | – | Trafic des chargements de détail | VII |
| 37 932 097 | 100.000 | 7 063 145 | 619 600 | Total général, charge complète et chargements de détail | TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.11

**Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of British Columbia,
by Commodity Section, 1990**

| Commodity Section | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I | Live animals (C.L.) | – | – | – | – |
| II | Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | 4 310 | 316 830 | 153 192 | – |
| III | Crude materials, inedible (C.L.) | 382,252 | 32 209 899 | 527 918 | 8 144 |
| IV | Fabricated materials, inedible (C.L.) | 179,942 | 11 564 662 | 858 541 | 119 636 |
| V | End-products, inedible (C.L.) | 19,259 | 298 067 | 42 957 | – |
| VI | Special types of traffic (C.L.) ¹ | 56,967 | 1 405 302 | 66 026 | – |
| VII | Non-carload freight | ... | 1 416 | – | – |
| TOTAL | Grand total, carload and non carload traffic | 642,730 | 45 796 166 | 1 648 633 | 127 777 |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.12

**Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Yukon or Northwest Territories,
by Commodity Section, 1990**

| Commodity Section | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | | | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| I | Live animals (C.L.) | – | – | – | – |
| II | Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | – | – | – | – |
| III | Crude materials, inedible (C.L.) | 1,458 | 101 341 | – | – |
| IV | Fabricated materials, inedible (C.L.) | 1 | 34 | – | – |
| V | End-products, inedible (C.L.) | 2 | 73 | – | – |
| VI | Special types of traffic (C.L.) ¹ | – | – | – | – |
| VII | Non-carload freight | | | | |
| TOTAL | Grand total, carload and non carload traffic | 1,461 | 101 447 | – | – |

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.11

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|--------------|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| - | - | - | - | Animaux vivants (charge complète) | I |
| 470 022 | .988 | 15 652 211 | 377 892 | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | II |
| 32 745 961 | 68.834 | 43 223 808 | 258 121 | Matières brutes, non comestibles (charge complète) | III |
| 12 542 839 | 26.366 | 12 814 450 | 3 872 451 | Demi-produits, non comestibles (charge complète) | IV |
| 341 024 | .717 | 328 310 | 53 296 | Produits finals, non comestibles (charge complète) | V |
| 1 471 328 | 3.093 | 1 982 342 | 42 737 | Transports spéciaux (charge complète) ¹ | VI |
| 1 416 | .003 | 2 698 | - | Trafic des chargements de détail | VII |
| 47 572 576 | 100.000 | 74 003 827 | 4 604 499 | Total général, charge complète et chargements de détail | TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.12

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans le Yukon ou les Territoires du Nord-ouest, selon la catégorie de marchandises, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Catégorie de marchandises | |
|---|------------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|--------------|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| - | - | - | - | Animaux vivants (charge complète) | I |
| - | - | - | - | Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | II |
| 101 341 | 99.896 | - | - | Matières brutes, non comestibles (charge complète) | III |
| 34 | .034 | 156 668 | - | Demi-produits, non comestibles (charge complète) | IV |
| 73 | .072 | 1 179 | - | Produits finals, non comestibles (charge complète) | V |
| - | - | - | - | Transports spéciaux (charge complète) ¹ | VI |
| - | - | - | - | Trafic des chargements de détail | VII |
| 101 447 | 100.000 | 157 844 | - | Total général, charge complète et chargements de détail | TOTAL |

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Figure 5.13

Leading Commodities Transported by Railways within Canada, 1990

| Commodity No. | | Number of railway cars | Loaded onto railway cars | Received from United States rail En provenance des États-Unis | |
|----------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|--|
| | | | | Destined to Canadian points | Destined to United States points |
| | | Nombre de wagons | Chargées sur wagons | À destination du Canada | À destination des États-Unis |
| | | Cars – Wagons | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| 238 | Bituminous coal | 409,349 | 36 861 202 | 208 333 | 59 434 |
| 208 | Iron ore and concentrates | 385,296 | 35 801 330 | 6 371 | – |
| 034 | Wheat | 232,674 | 19 687 969 | 351 648 | 236 910 |
| 416 | Muriate of potassium (potash) | 124,919 | 11 316 962 | 1 873 | 1 003 |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containe | 243,654 | 8 556 852 | 1 394 022 | 561 |
| 308 | Lumber | 121,342 | 7 480 934 | 134 069 | 195 226 |
| 190 | Pulpwood chips | 122,331 | 6 748 149 | 8 627 | 601 |
| 330 | Woodpulp | 90,892 | 6 345 976 | 235 667 | 167 769 |
| 024 | Barley | 67,910 | 5 258 999 | 35 067 | 3 804 |
| 276 | Gypsum | 62,330 | 5 257 647 | 1 189 | – |
| 334 | Newsprint paper | 81,671 | 4 975 941 | 3 491 | 3 378 |
| 290 | Sulphur, n.e.s. | 54,035 | 4 925 380 | – | – |
| 202 | Bauxite ore and alumina | 46,792 | 3 909 260 | 28 908 | – |
| 628 | T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers | 186,433 | 3 600 733 | 215 031 | 50 |
| 214 | Nickel-copper ores and concentrates | 44,836 | 3 261 831 | – | – |
| 388 | Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes | 38,588 | 3 044 940 | 80 919 | 26 845 |
| 450 | Refined and manufactured gases, fuel type (lpg) | 37,709 | 2 377 282 | 167 911 | 73 268 |
| 418 | Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. | 24,378 | 2 142 573 | 286 018 | 7 250 |
| 170 | Rapeseed | 29,948 | 2 354 539 | 23 491 | – |
| 382 | Sulphuric acid | 23,019 | 2 102 392 | 40 382 | 25 393 |
| 270 | Limestone, crushed or broken, n.e.s. | 29,516 | 1 954 915 | 2 015 | 61 524 |
| 400 | Hydrocarbons and their derivatives | 20,752 | 1 622 041 | 132 901 | 20 520 |
| 240 | Lignite coal | 20,531 | 1 756 502 | 22 | – |
| 228 | Iron and steel scrap | 20,677 | 1 251 191 | 471 092 | 3 502 |
| 516 | Portland cement, standard | 17,675 | 1 558 898 | 118 455 | 91 |
| 426 | Plastic materials, not shaped and basic shapes | 18,140 | 1 352 988 | 239 649 | 58 934 |
| 554 | Passenger automobiles and chassis | 72,474 | 1 390 757 | 221 310 | 10 047 |
| 402 | Alcohols and their derivatives | 16,773 | 1 367 256 | 37 750 | 4 645 |
| 626 | Freight forwarder & shipper association traffic | 43,232 | 1 363 669 | 659 | 14 |
| 432 | Chemical specialties, industrial, n.e.s. | 12,968 | 1 070 711 | 242 646 | 7 681 |
| 442 | Fuel oil, n.e.s. | 19,070 | 1 185 285 | 40 927 | 31 |
| 438 | Diesel fuel | 16,073 | 1 221 487 | 71 | 45 |
| 468 | Sheet and strip, steel | 14,458 | 1 052 588 | 66 809 | 894 |
| 182 | Logs and bolts of wood | 18,570 | 1 111 739 | 502 | 128 |
| 204 | Copper ores and concentrates | 11,952 | 1 048 930 | 40 405 | – |
| 222 | Zinc ore and concentrates | 11,671 | 973 311 | 114 695 | – |
| 284 | Common salt, rock or bulk | 10,512 | 934 056 | 129 383 | 269 |
| 282 | Phosphate rock | 11,500 | 1 040 147 | 6 917 | 89 |
| 558 | Road motor vehicles, n.e.s. | 50,685 | 941 436 | 65 953 | 7 483 |
| 322 | Wood building boards, n.e.s. | 11,980 | 786 360 | 120 625 | 55 234 |
| 188 | Pulpwood logs | 14,979 | 944 217 | – | 8 654 |
| 394 | Metallic salts and peroxy salts of inorganic acid | 8,514 | 724 775 | 201 190 | 26 282 |
| 026 | Corn | 4,751 | 407 039 | 312 725 | 223 644 |
| 344 | Paperboard, n.e.s. | 14,373 | 693 677 | 95 435 | 25 720 |
| 028 | Oats | 11,067 | 787 876 | 6 001 | 18 855 |
| 134 | Soyabean oil meal | 4,803 | 391 440 | 355 949 | 48 138 |
| 556 | Motor vehicle engines, accessories, parts and | 14,652 | 351 017 | 435 429 | 6 995 |
| 480 | Aluminum and aluminum alloy fabricated material, | 10,474 | 703 187 | 84 130 | – |
| 380 | Chemical elements | 8,902 | 687 927 | 32 333 | 52 380 |
| 250 | Clay | 1,228 | 108 696 | 501 975 | 139 458 |

Figure 5.13

Principales marchandises transportées par chemin de fer au Canada, 1990

| Total freight traffic (initial haul) | Percentage of grand total | Unloaded from railway cars | Delivered to United States rail | Type de marchandises | N° |
|---|---------------------------------|-------------------------------|--|---|-----|
| Total du trafic de marchandises (transport initial) | Pourcentage du total général | Déchargées du wagon | Remises aux réseaux des États-Unis | | |
| Tonnes | % | Tonnes | Tonnes | | |
| 37 128 969 | 15.427 | 36 440 639 | 548 156 | Houille grasse | 238 |
| 35 807 701 | 14.878 | 35 686 141 | 31 | Minerais et concentrés de fer | 208 |
| 20 276 527 | 8.425 | 19 335 379 | 799 301 | Blé | 034 |
| 11 319 838 | 4.703 | 7 598 088 | 3 733 009 | Chlorure (muriate) de potassium | 416 |
| 9 951 435 | 4.135 | 8 394 975 | 1 500 449 | C.S.W.P. - conteneurs (rail-route) | 630 |
| 7 810 229 | 3.245 | 2 789 184 | 4 848 498 | Bois de construction | 308 |
| 6 757 377 | 2.808 | 6 730 535 | 3 550 | Copeaux de bois à pâte | 190 |
| 6 749 412 | 2.804 | 3 542 696 | 2 743 082 | Pâte de bois | 330 |
| 5 297 870 | 2.201 | 5 105 142 | 199 038 | Orge | 024 |
| 5 258 836 | 2.185 | 5 264 640 | - | Gypse | 276 |
| 4 982 810 | 2.070 | 907 047 | 4 087 128 | Papier journal | 334 |
| 4 925 380 | 2.046 | 4 925 056 | 564 | Soufre n.d.a. | 290 |
| 3 938 168 | 1.636 | 3 327 304 | 499 432 | Minerais de bauxite et alumine | 202 |
| 3 815 814 | 1.585 | 3 674 104 | 186 644 | R.S.W.P. - remorques (rail-route) des transports | 628 |
| 3 261 831 | 1.355 | 3 269 960 | - | Minerais et concentrés de nickel-cuivre | 214 |
| 3 152 704 | 1.310 | 1 794 124 | 1 377 025 | Bases inorganiques et oxydes | 388 |
| 2 618 461 | 1.088 | 1 232 453 | 1 395 259 | Gaz raffinés et manufacturés, combustibles | 450 |
| 2 435 841 | 1.012 | 1 328 128 | 1 162 473 | Engrais et matières fertilisantes n.d.a. | 418 |
| 2 378 030 | .988 | 2 355 301 | 7 970 | Colza | 170 |
| 2 168 167 | .901 | 1 531 680 | 690 797 | Acide sulfurique | 382 |
| 2 018 454 | .839 | 1 945 553 | 69 060 | Pierre calcaire concassée n.d.a. | 270 |
| 1 775 462 | .738 | 1 065 707 | 715 482 | Hydrocarbures et leurs dérivés | 400 |
| 1 556 524 | .730 | 1 771 559 | - | Lignites | 240 |
| 1 725 785 | .717 | 1 354 751 | 385 634 | Ferraille de fer et d'acier | 228 |
| 1 677 444 | .697 | 912 258 | 744 261 | Ciment portland ordinaire | 516 |
| 1 651 571 | .686 | 1 015 492 | 644 378 | Matières plastiques non façonnées, et profilés | 426 |
| 1 622 114 | .674 | 838 476 | 670 479 | Voitures particulières et châssis | 554 |
| 1 409 651 | .586 | 1 103 998 | 326 539 | Alcools et leurs dérivés | 402 |
| 1 364 342 | .567 | 1 355 471 | 1 095 | Trafic des maisons d'expédition | 626 |
| 1 321 038 | .549 | 579 952 | 797 431 | Produits chimiques industriels n.d.a. | 432 |
| 1 226 243 | .509 | 1 094 101 | 98 477 | Mazout n.d.a. | 442 |
| 1 221 603 | .508 | 1 147 213 | 71 377 | Carburant diesel | 438 |
| 1 156 469 | .481 | 157 731 | 1 114 593 | Papier de pâte mécanique et papier spécial | 336 |
| 1 120 291 | .465 | 910 952 | 209 365 | Feuilles et feuillards d'acier | 468 |
| 1 112 369 | .462 | 1 104 014 | 7 691 | Billes et billots de bois | 182 |
| 1 089 335 | .453 | 1 147 764 | - | Minerais et concentrés de cuivre | 204 |
| 1 088 006 | .452 | 1 093 070 | 18 162 | Minerais et concentrés de zinc | 222 |
| 1 063 708 | .442 | 1 052 680 | 23 626 | Sel gemme de saline | 284 |
| 1 047 153 | .435 | 1 047 149 | 89 | Roche phosphatée | 282 |
| 1 014 872 | .422 | 503 835 | 499 774 | Véhicules automobiles routiers n.d.a. | 558 |
| 962 219 | .400 | 476 763 | 590 310 | Panneaux de bois de construction n.d.a. | 322 |
| 952 871 | .396 | 938 223 | 15 176 | Billes de bois à pâte | 188 |
| 952 247 | .396 | 608 726 | 337 941 | Sels métalliques et persels d'acides inorganiques | 394 |
| 943 408 | .392 | 551 321 | 315 477 | Mais | 026 |
| 814 832 | .339 | 679 295 | 121 043 | Carton n.d.a. | 344 |
| 812 732 | .338 | 487 536 | 319 181 | Avoine | 028 |
| 795 527 | .331 | 710 902 | 84 268 | Tourteaux de soja | 134 |
| 793 441 | .330 | 627 524 | 300 769 | Moteurs, accessoires, pièces et assemblages | 556 |
| 787 317 | .327 | 190 634 | 870 216 | Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages | 480 |
| 772 640 | .321 | 330 903 | 472 414 | Éléments chimiques | 380 |

Alberta

The total tonnage in Alberta remained the same at 37.9 million tonnes in 1990, accounting for 15.8% of the Canada total.

British Columbia

The total freight traffic was 47.6 million tonnes in 1990 a decrease of 3.9% over the 1989 total of 49.5 million tonnes. Bituminous coal at 24.4 million tonnes accounted for 51.2% of the provincial total.

Yukon and the Northwest Territories

The transportation of crude materials accounted for most of the 0.1 million tonnes loaded in 1990.

Leading Commodities Handled

Of the total unduplicated freight traffic of 240.7 million tonnes, bituminous coal accounted for 15.4% of the total, followed by iron ore and concentrates at 14.9% and wheat at 8.4%. The overall share of these top three ranking commodities in the total, remained unchanged from 1989. These commodities were mostly transported domestically for marine export.

Of the commodities delivered to the United States, lumber, newsprint paper and potash were among the leaders.

Carrier Freight Tonnage by Commodity Section and Major Commodities

Railways in Canada transported 271.7 million tonnes of freight (including interline traffic of 31.2 million tonnes) in 1990, down 3.7% from 1989. Tonnage originating on the carriers' lines (excluding interline) totalled 240.6 million tonnes, a decrease of 2.6% from 1989. Interline traffic decreased by 4.0 million tonnes from 1989.

Freight unloadings in 1990 declined by 3.9% to 199.9 million tonnes, while tonnage delivered to U.S. rail remained unchanged.

Freight received from U.S. railways and destined for Canadian points rose by 10.0% to 11.7 million tonnes while U.S. traffic over Canadian rail lines decreased by 11.8% to 2.9 million tonnes.

Of the 271.7 million tonnes transported, CN handled 38.0%, CP 29.9% and the remaining 32.1% by all Class II carriers.

Transportation of crude materials contributed 50.8% of total tonnage. The two leading commodities, iron ore and concentrates and bituminous coal contributed 17.7% and 16.1%, respectively, to the total tonnage.

Alberta

Avec 37.9 millions de tonnes, le tonnage total en Alberta est demeuré le même en 1990, comptant 15.8% de l'ensemble du tonnage canadien.

Colombie-Britannique

En 1990, le tonnage total de marchandises s'est chiffré à 47.6 millions de tonnes, en baisse de 3.9% par rapport à 49.5 millions de tonnes en 1989. La houille grasse, avec 24.4 millions de tonnes, représentait 51.2% du tonnage total de la province.

Yukon et Territoires Du Nord-Ouest

Les matières brutes ont représenté la plupart de 0.1 million de tonnes chargés en 1990.

Principales marchandises

La houille grasse a représenté 15.4% du tonnage total (sans double compte) établi à 240.7 millions de tonnes. Venaient ensuite les minerais et concentrés de fer, 14.9%, et le blé, 8.4%. L'ensemble des parts de ces trois plus importantes marchandises est le même qu'en 1989. Ces marchandises ont été le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par mer.

Le bois de construction, le papier journal et la potasse ont constitué une des marchandises principales acheminées vers les États-Unis.

Tonnage selon la catégorie de marchandises et les principales marchandises

Les sociétés ferroviaires canadiennes ont transporté 271.7 millions de tonnes de marchandises payantes (y compris 31.2 millions de tonnes de transferts) en 1990, soit une baisse de 3.7% par rapport au tonnage enregistré en 1989. Le tonnage transporté initialement sur les voies des sociétés déclarantes (excluant tous les transferts) a totalisé 240.6 millions de tonnes, soit une baisse de 2.6% par rapport au tonnage enregistré en 1989. Le tonnage des transferts a enregistré 4.0 millions de tonnes de moins qu'en 1989.

Les marchandises déchargées en 1990 ont baissé de 3.9% pour s'établir à 199.9 millions de tonnes, alors que le tonnage délivré aux réseaux américains est resté le même à 39.0 millions de tonnes.

Les marchandises acheminées des réseaux américains aux réseaux canadiens ont augmenté de 10.0% pour s'établir à 11.7 millions de tonnes, alors que celles des réseaux américains empruntant des réseaux canadiens ont diminué de 11.8% et se sont établies à 2.9 millions de tonnes.

Le CN a transporté 38.0% du tonnage total de 271.7 millions de tonnes, le CP, 29.9% et les transporteurs de catégorie II, l'autre 32.1%.

Les matières brutes ont représenté 50.8% du tonnage total. Les deux premières marchandises, les minerais et concentrés de fer et la houille grasse, ont représenté 17.7% et 16.1% respectivement du tonnage total.

Of the 138.1 million tonnes of crude materials transported by all railways, CN accounted for 27.8%, CP for 24.0%. The remaining 48.2% or 66.5 million tonnes was transported by the Class II carriers, 71.2% of which was iron ore and concentrates.

Within the fabricated materials section, wood products (lumber, building boards, woodpulp, newsprint paper) and potash were the leading items at 26.3 and 11.3 million tonnes respectively contributing to the total freight traffic of 80.0 million tonnes. Of the total, 39.2 million tonnes (49.1%) were hauled by CN, 23.5 million tonnes (29.4%) by CP. The remaining 17.2 million tonnes (21.6%) was transported by the Class II carriers.

In 1990, the average load per railway car was 68.3 tonnes. CN and CP averaged 62.6 tonnes and 68.1 tonnes respectively. Load factors for Class II carriers were higher than average. This situation is due to the specialized nature of their operations. For example the transportation of commodities such as iron ore and concentrates.

Sur les 138.1 millions de tonnes de matières brutes transportées par toutes les sociétés ferroviaires, le CN en a transporté 27.8%, le CP, 24.0%. Le reste, soit 48.2% ou 66.5 millions de tonnes dont 71.2% se composait de minerais et concentrés de fer, a été transporté par les transporteurs de catégorie II.

Parmi les demi-produits, les produits du bois (tels que le bois de construction, les panneaux de bois, la pâte de bois et le papier journal) et la potasse étaient les marchandises les plus importantes, représentant respectivement 26.3 millions de tonnes et 11.3 millions de tonnes du tonnage total de 80.0 millions de tonnes. Le CN a transporté 39.2 millions de tonnes ou 49.1% du tonnage total, le CP, 23 millions de tonnes ou 29.4%, et les transporteurs de catégorie II, le reste, soit 17.2 millions de tonnes ou 21.6%.

En 1990, le tonnage moyen par wagon était de 68.3 tonnes. Le CN avait un tonnage moyen de 62.6 tonnes, et le CP, 68.1 tonnes. Le coefficient de chargement pour les transporteurs de catégorie II était plus élevé que la moyenne. Cette situation est attribuable aux caractères particuliers de leurs opérations, par exemple, le transport des marchandises telles que des minerais et concentrés de fer.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990

| Commodity | | CLASS I - CLASSE I | | CLASS II - CLASSE II | | |
|--|--|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|
| | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation |
| | | Canadien National | Canadien Pacifique | | | |
| No | | | | | | |
| SECTION I | | | | | | |
| Live animals (C.L.) | | | | | | |
| 991 | Total | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | - | - | - | - |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | - | - | - | - |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | - | - | - | - |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | - | - | - | - |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | 435 | - | - | - |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | - | - | - | - |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 435 | - | - | - |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | - | - | - | - |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | - | - | - | - |
| SECTION II | | | | | | |
| Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) | | | | | | |
| 024 | Barley | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 44,954 | 21,757 | - | - |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 3 363 493 | 1 702 104 | - | - |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 42 666 | 18 415 | - | - |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | 28 125 | 6 323 | - | - |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | 5 142 | - | - | 648 |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 3 439 426 | 1 726 842 | - | 648 |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 3 228 362 | 1 683 226 | - | 4 582 |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | 43 909 | 15 033 | - | 55 619 |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | 167 156 | 28 584 | - | 648 |
| 026 | Corn | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | 2,450 | 1,652 | - | 879 |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 204 924 | 145 236 | - | 77 005 |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | 35 753 | 14 657 | - | - |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | 111 015 | 134 114 | - | - |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | 190 250 | 15 340 | - | 37 887 |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 541 942 | 309 347 | - | 117 194 |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 313 482 | 164 571 | - | 3 621 |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | 36 854 | 54 508 | - | 74 967 |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | 191 606 | 90 268 | - | 38 606 |
| 034 | Wheat | | | | | |
| 28 | Number of railway cars loaded | Carloads | 105,952 | 124,060 | - | 1,077 |
| 29 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 8 716 074 | 10 877 467 | - | 97 335 |
| 30 | Received from other railways in Canada | " | 52 064 | 4 809 | - | 640 |
| 31 | From U.S.rail to Canadian points | " | 127 479 | 237 121 | - | - |
| 32 | From U.S.rail to U.S. points | " | 251 793 | 181 | - | 33 253 |
| 33 | Total freight traffic carried ¹ | " | 9 147 410 | 11 119 578 | - | 131 228 |
| 34 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 8 545 130 | 10 803 153 | - | 5 031 |
| 35 | Delivered to other railways in Canada | " | 219 363 | 25 309 | - | 47 661 |
| 36 | Delivered to United States rail points | " | 382 916 | 291 116 | - | 126 196 |
| 992 | Total | | | | | |
| 37 | Number of railway cars loaded | Carloads | 194,489 | 180,186 | - | 2,585 |
| 38 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 14 984 511 | 14 912 408 | - | 219 402 |
| 39 | Received from other railways in Canada | " | 278 644 | 98 812 | - | 640 |
| 40 | From U.S.rail to Canadian points | " | 824 233 | 709 434 | - | 28 195 |
| 41 | From U.S.rail to U.S. points | " | 671 533 | 79 222 | - | 169 593 |
| 42 | Total freight traffic carried ¹ | " | 16 758 921 | 15 799 876 | - | 417 830 |
| 43 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 14 834 423 | 14 748 643 | - | 16 570 |
| 44 | Delivered to other railways in Canada | " | 480 943 | 305 757 | - | 95 055 |
| 45 | Delivered to United States rail points | " | 1 443 554 | 745 476 | - | 306 205 |

See footnotes at end of tables.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990

| CLASS II - CLASSE II | | | Grand total all railways | Type de marchandise | | Nº |
|---|---------------------------------|-------------------|--|---------------------|--|----|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others | Total général de tous les chemins de Fer | | | |
| | | Toutes les autres | | | | |
| SECTION I | | | | | | |
| Animaux vivants (charge complète) | | | | | | |
| 991 Total | | | | | | |
| - | - | - | - | Wagon | Nombre de wagon chargés | 01 |
| - | - | - | - | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 02 |
| - | - | - | - | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 03 |
| - | - | - | 435 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 04 |
| - | - | - | - | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 05 |
| - | - | - | 435 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 06 |
| - | - | - | 435 | " | Déchargées du wagon au Canada | 07 |
| - | - | - | - | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 08 |
| - | - | - | - | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 09 |
| SECTION II | | | | | | |
| Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) | | | | | | |
| 024 Orge | | | | | | |
| - | - | 437 | 67 907 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 10 |
| - | - | 35 344 | 5 161 142 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 11 |
| - | - | 39 163 | 100 244 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 12 |
| - | - | - | 34 448 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 13 |
| - | - | - | 5 790 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 14 |
| - | - | 74 507 | 5 301 624 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 15 |
| - | - | 40 697 | 4 956 867 | " | Déchargées du wagon au Canada | 16 |
| - | - | 32 198 | 146 759 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 17 |
| - | - | 1 612 | 198 000 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 18 |
| 026 Maïs | | | | | | |
| - | - | 6 | 4 987 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 19 |
| - | - | 529 | 427 694 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 20 |
| - | - | 9 543 | 59 953 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 21 |
| - | - | 58 883 | 306 314 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 22 |
| - | - | - | 243 477 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 23 |
| - | - | 68 955 | 1 037 438 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 24 |
| - | - | 68 867 | 550 541 | " | Déchargées du wagon au Canada | 25 |
| - | - | 88 | 166 417 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 26 |
| - | - | - | 320 480 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 27 |
| 034 Blé | | | | | | |
| - | - | 1,085 | 232,835 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 28 |
| - | - | 92 767 | 19 840 442 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 29 |
| - | - | 51 759 | 109 272 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 30 |
| - | - | - | 364 600 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 31 |
| - | - | - | 285 227 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 32 |
| - | - | 144 526 | 20 599 541 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 33 |
| - | - | 51 992 | 19 414 444 | " | Déchargées du wagon au Canada | 34 |
| - | - | 89 751 | 382 084 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 35 |
| - | - | 2 784 | 803 012 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 36 |
| 992 Total | | | | | | |
| 35 | 657 | 3,339 | 382,960 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 37 |
| 625 | 17 929 | 233 103 | 30 502 678 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 38 |
| 804 | - | 317 959 | 696 979 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 39 |
| - | - | 187 708 | 1 749 570 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 40 |
| - | - | - | 920 348 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 41 |
| 1 429 | 17 929 | 738 770 | 33 869 575 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 42 |
| 1 429 | 17 929 | 467 630 | 30 104 754 | " | Déchargées du wagon au Canada | 43 |
| - | - | 166 602 | 1 165 046 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 44 |
| - | - | 104 537 | 2 599 772 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 45 |

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990 – Continued

| | | CLASS I – CLASSE I | | CLASS II – CLASSE II | | | |
|----------------------------------|--|--------------------|------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| Commodity | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation | |
| No | | Canadian National | Canadian Pacific | | | | |
| SECTION III | | | | | | | |
| Crude materials, inedible (C.L.) | | | | | | | |
| 170 Rapeseed | | | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | 21,203 | 8,056 | – | 300 | – |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 1 638 940 | 636 452 | – | 22 639 | – |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | 550 | 731 | – | – | – |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | 22 125 | 240 | – | – | 321 |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – | – |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | 1 661 615 | 637 423 | – | 22 639 | 321 |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 1 650 005 | 634 384 | – | 22 639 | 321 |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | 6 632 | 45 | – | – | – |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | 4 978 | 2 994 | – | – | – |
| 182 Logs and bolts of wood | | | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 6,365 | 10,734 | 51 | 1,420 | – |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 373 463 | 656 970 | 2 418 | 78 752 | – |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 2 110 | 7 129 | – | 1 237 | – |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | 13 | 235 | – | – | – |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | 128 | – | – | – |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 375 586 | 664 462 | 2 418 | 79 989 | – |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 358 573 | 664 333 | 1 355 | 79 930 | – |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | 9 705 | – | 1 062 | 59 | – |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | 7 307 | 128 | – | – | – |
| 188 Pulpwood logs | | | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | 10,683 | 2,546 | 2,437 | – | – |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 663 934 | 192 782 | 138 939 | – | – |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | 1 329 | 118 | – | – | – |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | – | – | – | – | – |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | 8 075 | – | – | – | 42 |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 673 338 | 192 900 | 138 939 | – | 42 |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 658 105 | 192 574 | 138 939 | – | – |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | 544 | 327 | – | – | – |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | 14 688 | – | – | – | 42 |
| 190 Pulpwood chips | | | | | | | |
| 28 | Number of railway cars loaded | Carloads | 64,013 | 16,185 | 783 | 40,326 | – |
| 29 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 3 445 050 | 701 581 | 47 824 | 2 520 240 | – |
| 30 | Received from other railways in Canada | " | 38 285 | 67 531 | 6 609 | – | – |
| 31 | From U.S.rail to Canadian points | " | 1 809 | – | – | – | – |
| 32 | From U.S.rail to U.S. points | " | 148 | – | – | – | – |
| 33 | Total freight traffic carried ¹ | " | 3 485 292 | 769 112 | 54 433 | 2 520 240 | – |
| 34 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 3 418 317 | 769 112 | – | 2 520 240 | – |
| 35 | Delivered to other railways in Canada | " | 66 057 | – | 54 433 | – | – |
| 36 | Delivered to United States rail points | " | 918 | – | – | – | – |
| 202 Bauxite ore and alumina | | | | | | | |
| 37 | Number of railway cars loaded | Carloads | 7,030 | 1 | – | – | – |
| 38 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 598 676 | 82 | – | – | – |
| 39 | Received from other railways in Canada | " | 647 | 1 101 | – | – | – |
| 40 | From U.S.rail to Canadian points | " | 3 866 | 21 337 | – | – | – |
| 41 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – | – |
| 42 | Total freight traffic carried ¹ | " | 603 189 | 22 520 | – | – | – |
| 43 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 341 407 | 22 407 | – | – | – |
| 44 | Delivered to other railways in Canada | " | 6 318 | 32 | – | – | – |
| 45 | Delivered to United States rail points | " | 255 463 | 82 | – | – | – |

See footnotes at end of tables.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990 – suite

| CLASS II - CLASSE II | | | Grand total all railways | | |
|--|---------------------------------|-------------------|--|---------------------|--|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others | Total général de tous les chemins de Fer | Type de marchandise | |
| | | Toutes les autres | | | |
| SECTION III | | | | | |
| Matières brutes, non comestibles (charge complète) | | | | | |
| 170 Colza | | | | | |
| - | - | 287 | 29,846 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| - | - | 22 831 | 2 320 862 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| - | - | - | 1 281 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 496 | 23 182 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| - | - | - | - | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| - | - | 23 327 | 2 345 325 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| - | - | 551 | 2 307 900 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| - | - | 22 777 | 29 454 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| - | - | - | 7 972 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 182 Billes et billots de bois | | | | | |
| 8 | - | 4 | 18,582 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 415 | - | 85 | 1 112 103 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| 10 | - | - | 10 486 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 182 | 430 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| - | - | - | 128 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| 425 | - | 267 | 1 123 147 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 10 | - | 119 | 1 104 320 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 415 | - | 64 | 11 305 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 85 | 7 520 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 188 Billes de bois à pâte | | | | | |
| - | - | - | 15,666 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| - | - | - | 995 655 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| - | - | - | 1 447 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| - | - | - | - | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| - | - | - | 8 117 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| - | - | - | 1 005 219 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| - | - | - | 989 618 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| - | - | - | 871 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| - | - | - | 14 730 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 190 Copeaux de bois à pâte | | | | | |
| 668 | - | - | 121,975 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 24 835 | - | - | 6 739 530 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| - | - | - | 112 425 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| - | - | - | 1 809 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| - | - | 69 | 217 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| 24 835 | - | 69 | 6 853 981 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| - | - | - | 6 707 669 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 24 835 | - | - | 145 325 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 69 | 987 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 202 Minerais de bauxite et alumine | | | | | |
| - | - | 39,687 | 46,718 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| - | - | 3 299 128 | 3 897 886 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| 1 766 | - | 237 882 | 241 396 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 5 050 | 30 253 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| - | - | - | - | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| 1 766 | - | 3 542 060 | 4 169 535 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 1 766 | - | 2 957 460 | 3 323 040 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| - | - | 347 497 | 353 847 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 237 103 | 492 648 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990 – Continued

| Commodity | | CLASS I – CLASSE I | | CLASS II – CLASSE II | | |
|---|--|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|
| | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation |
| | | Canadien National | Canadien Pacifique | | | |
| No | | | | | | |
| SECTION III | | | | | | |
| Crude materials, inedible (C.L.) | | | | | | |
| 204 Copper ores and concentrates | | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | 5,582 | 4,732 | – | 1,168 |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 480 585 | 423 717 | – | 104 489 |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | 22 593 | 88 | – | – |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | 41 147 | 88 | – | – |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | 544 325 | 423 893 | – | 104 489 |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 493 674 | 366 668 | – | 104 489 |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | 50 650 | 57 225 | – | – |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | – | – | – | – |
| 208 Iron ore and concentrates | | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 74 | 146 | 10,058 | – |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 6 004 | 12 189 | 886 766 | – |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 599 585 | 821 | – | – |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | 5 724 | 707 | – | – |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 611 313 | 13 717 | 886 766 | – |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 611 313 | 13 686 | 880 365 | – |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | – | – | 6 401 | – |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | – | 31 | – | – |
| 214 Nickel-copper ores and concentrates | | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | 524 | 44,312 | – | – |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 45 928 | 3 215 785 | – | – |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | 8 750 | – | – | – |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | – | – | – | – |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 54 678 | 3 215 785 | – | – |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 54 678 | 3 215 372 | – | – |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | – | 413 | – | – |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | – | – | – | – |
| 222 Zinc ore and concentrates | | | | | | |
| 28 | Number of railway cars loaded | Carloads | 7,733 | 2,799 | – | – |
| 29 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 639 295 | 232 982 | – | – |
| 30 | Received from other railways in Canada | " | 93 250 | 113 651 | – | – |
| 31 | From U.S.rail to Canadian points | " | 1 688 | 94 172 | – | – |
| 32 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – |
| 33 | Total freight traffic carried ¹ | " | 734 233 | 440 805 | – | – |
| 34 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 638 511 | 231 441 | – | – |
| 35 | Delivered to other railways in Canada | " | 81 366 | 209 365 | – | – |
| 36 | Delivered to United States rail points | " | 14 356 | – | – | – |
| 228 Iron and steel scrap | | | | | | |
| 37 | Number of railway cars loaded | Carloads | 13,261 | 4,673 | 105 | 239 |
| 38 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 791 708 | 267 363 | 6 701 | 12 822 |
| 39 | Received from other railways in Canada | " | 182 493 | 465 | 225 | – |
| 40 | From U.S.rail to Canadian points | " | 106 855 | 159 032 | – | – |
| 41 | From U.S.rail to U.S. points | " | 1 835 | 224 | – | – |
| 42 | Total freight traffic carried ¹ | " | 1 082 891 | 427 084 | 6 926 | 12 822 |
| 43 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 945 184 | 374 957 | 611 | 11 944 |
| 44 | Delivered to other railways in Canada | " | 4 284 | 21 696 | 6 316 | 878 |
| 45 | Delivered to United States rail points | " | 133 424 | 30 432 | – | – |

See footnotes at end of tables.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990 – suite

| CLASS II – CLASSE II | | | Grand total all railways | | |
|--|---------------------------------|------------|--|---------------------|--|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others | Total général de tous les chemins de Fer | Type de marchandise | |
| | | | | | N° |
| SECTION III | | | | | |
| Matières brutes, non comestibles (charge complète) | | | | | |
| 204 Minerais et concentrés de cuivre | | | | | |
| 508 | – | 1 | 11,991 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 42 576 | – | 54 | 1 051 421 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| 164 815 | – | – | 187 496 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| – | – | 82 | 41 317 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada |
| – | – | – | – | " | Du réseau des É-U à destination des É-U |
| 207 391 | – | 136 | 1 280 234 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 184 818 | – | 136 | 1 149 785 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 22 573 | – | – | 130 448 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| – | – | – | – | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 208 Minerais et concentrés de fer | | | | | |
| 6,390 | 157,156 | 211,473 | 385,297 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 722 324 | 14 156 208 | 20 017 952 | 35 801 443 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| – | 5 796 740 | 5 801 158 | 12 198 304 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| – | – | – | 6 431 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada |
| – | – | – | – | " | Du réseau des É-U à destination des É-U |
| 722 324 | 19 952 948 | 25 819 110 | 48 006 178 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| – | 14 156 208 | 20 022 370 | 35 683 942 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 722 324 | 5 796 740 | 5 796 740 | 12 322 205 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| – | – | – | 31 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 214 Minerais et concentrés de nickel-cuivre | | | | | |
| – | – | – | 44,836 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| – | – | – | 3 261 713 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| – | – | – | 8 750 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| – | – | – | – | " | Du réseau des É-U à destination du Canada |
| – | – | – | – | " | Du réseau des É-U à destination des É-U |
| – | – | – | 3 270 463 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| – | – | – | 3 270 050 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| – | – | – | 413 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| – | – | – | – | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 222 Minerais et concentrés de zinc | | | | | |
| 1,024 | – | 102 | 11,658 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 88 655 | – | 8 597 | 969 529 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| 84 | – | 207 024 | 414 009 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| – | – | 18 830 | 114 690 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada |
| – | – | – | – | " | Du réseau des É-U à destination des É-U |
| 88 739 | – | 234 451 | 1 498 228 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 84 | – | 218 892 | 1 088 928 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 88 655 | – | 11 809 | 391 195 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| – | – | 3 749 | 18 105 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 228 Ferraille de fer et d'acier | | | | | |
| 29 | – | 2,218 | 20,701 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 2 167 | – | 144 522 | 1 239 608 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| 5 973 | – | 62 970 | 252 126 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| – | – | 165 949 | 441 756 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada |
| – | – | – | 3 499 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U |
| 8 140 | – | 373 441 | 1 936 989 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 5 507 | – | 2 516 | 1 350 639 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 2 634 | – | 171 103 | 206 911 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| – | – | 199 821 | 379 442 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990 – Continued

| | | CLASS I – CLASSE I | | CLASS II – CLASSE II | | |
|--|--|----------------------|-----------------------|----------------------|--------------------------------|-----------------------|
| Commodity | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation |
| No | | Canadien National | Canadien Pacifique | | | |
| SECTION III | | | | | | |
| Crude materials, inedible (C.L.) | | | | | | |
| 238 Bituminous coal | | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | 109,750 | 193,834 | – | 66,387 |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 9 781 206 | 18 116 449 | – | 6 060 379 |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | 5 994 665 | – | – | – |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | 697 | 14 488 | – | – |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | 59 434 |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | 15 776 568 | 18 130 937 | – | 6 060 379 |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 15 776 408 | 17 591 958 | – | – |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | – | 52 506 | – | 6 060 379 |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | 160 | 486 473 | – | – |
| 240 Lignite coal | | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 1,694 | 18,837 | – | – |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 114 726 | 1 641 762 | – | – |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 790 914 | – | – | – |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | – | – | – | – |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 905 640 | 1 641 762 | – | – |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 905 640 | 830 436 | – | – |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | – | 811 326 | – | – |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | – | – | – | – |
| 270 Limestone, crushed or broken, n.e.s. | | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | 26,512 | 1,747 | – | 106 |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 1 818 571 | 132 894 | – | 8 880 |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | 1 435 | – | – | – |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | 582 | – | – | – |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | 4 130 | – | – | – |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 1 824 718 | 132 894 | – | 8 880 |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 1 818 786 | 122 623 | – | 8 880 |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | 435 | 10 271 | – | – |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | 5 496 | – | – | – |
| 276 Gypsum | | | | | | |
| 28 | Number of railway cars loaded | Carloads | 38,436 | 23,863 | – | – |
| 29 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 3 516 447 | 1 740 285 | – | – |
| 30 | Received from other railways in Canada | " | 8 768 | – | – | – |
| 31 | From U.S.rail to Canadian points | " | 90 | 181 | – | – |
| 32 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – |
| 33 | Total freight traffic carried ¹ | " | 3 525 305 | 1 740 466 | – | – |
| 34 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 3 525 305 | 1 615 280 | – | – |
| 35 | Delivered to other railways in Canada | " | – | 125 186 | – | – |
| 36 | Delivered to United States rail points | " | – | – | – | – |
| 282 Phosphate rock | | | | | | |
| 37 | Number of railway cars loaded | Carloads | 10,281 | 1,228 | – | – |
| 38 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 921 374 | 111 262 | – | – |
| 39 | Received from other railways in Canada | " | – | – | – | – |
| 40 | From U.S.rail to Canadian points | " | 181 | 6 822 | – | – |
| 41 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | 89 | – | – |
| 42 | Total freight traffic carried ¹ | " | 921 555 | 118 173 | – | – |
| 43 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 921 555 | 118 084 | – | – |
| 44 | Delivered to other railways in Canada | " | – | – | – | – |
| 45 | Delivered to United States rail points | " | – | 89 | – | – |

See footnotes at end of tables.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990 – suite

| CLASS II – CLASSE II | | | Grand total all railways | | | Type de marchandise | |
|--|---------------------------------|-------------------|--|-----------|--|---------------------|----|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others | Total général de tous les chemins de Fer | | | | N° |
| | | Toutes les autres | | | | | |
| SECTION III | | | | | | | |
| Matières brutes, non comestibles (charge complète) | | | | | | | |
| 238 Houille grasse | | | | | | | |
| - | - | 47,962 | 417,933 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 01 |
| - | - | 3 573 275 | 37 531 309 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 02 |
| 579 | - | - | 5 995 244 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 03 |
| - | - | 193 222 | 208 407 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | | 04 |
| - | - | - | 59 434 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | | 05 |
| 579 | - | 3 766 497 | 43 794 394 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 06 |
| - | - | 3 060 090 | 36 428 456 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 07 |
| 579 | - | 706 407 | 6 819 871 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 08 |
| - | - | - | 546 067 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 09 |
| 240 Lignite | | | | | | | |
| - | - | - | 20,531 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 10 |
| - | - | - | 1 756 488 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 11 |
| - | - | - | 790 914 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 12 |
| - | - | 22 | 22 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | | 13 |
| - | - | - | - | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | | 14 |
| - | - | 22 | 2 547 424 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 15 |
| - | - | 22 | 1 736 098 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 16 |
| - | - | - | 811 326 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 17 |
| - | - | - | - | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 18 |
| 270 Pierre calcaire concassée n.d.a. | | | | | | | |
| - | 2,251 | - | 30,616 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 19 |
| - | 131 096 | - | 2 091 441 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 20 |
| - | - | 279 | 1 714 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 21 |
| - | - | 1 492 | 2 074 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | | 22 |
| - | - | - | 34 453 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | | 23 |
| - | 131 096 | 1 771 | 2 129 682 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 24 |
| - | 131 096 | 757 | 2 082 142 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 25 |
| - | - | 1 014 | 11 720 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 26 |
| - | - | - | 35 819 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 27 |
| 276 Gypse | | | | | | | |
| - | - | - | 62,299 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 28 |
| - | - | - | 5 256 732 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 29 |
| - | - | 125 107 | 133 875 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 30 |
| - | - | 918 | 1 189 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | | 31 |
| - | - | - | - | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | | 32 |
| 3 | - | - | 126 025 | 5 391 796 | " Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 33 |
| - | - | 126 025 | 5 266 610 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 34 |
| - | - | - | 125 186 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 35 |
| - | - | - | - | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 36 |
| 282 Roche phosphatée | | | | | | | |
| - | - | - | 11,509 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 37 |
| - | - | - | 1 032 636 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 38 |
| - | - | - | - | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 39 |
| - | - | - | 7 003 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | | 40 |
| - | - | - | 89 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | | 41 |
| - | - | - | 1 039 728 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 42 |
| - | - | - | 1 039 639 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 43 |
| - | - | - | - | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 44 |
| - | - | - | 89 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 45 |

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990 – Continued

| | | CLASS I – CLASSE I | | CLASS II – CLASSE II | | | |
|---------------------------------------|--|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|---------|
| Commodity | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation | |
| No | | Canadien National | Canadien Pacifique | | | | |
| SECTION III | | | | | | | |
| Crude materials, inedible (C.L.) | | | | | | | |
| 284 Common salt, rock or bulk | | | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | 9,437 | 904 | – | 103 | 18 |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 834 515 | 81 396 | – | 9 085 | 1 641 |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | 92 | 109 740 | – | 259 | – |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | 74 479 | – | – | – | – |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – | 178 |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | 909 086 | 191 136 | – | 9 344 | 1 819 |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 852 348 | 174 628 | – | 9 344 | – |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | 53 781 | 92 | – | – | – |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | 2 957 | 16 417 | – | – | 1 819 |
| 290 Sulphur, n.e.s. | | | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 30,732 | 18,972 | – | 4,224 | – |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 2 771 921 | 1 770 056 | – | 379 855 | – |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 431 | – | – | – | – |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | – | – | – | – | – |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – | – |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 2 772 352 | 1 770 056 | – | 379 855 | – |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 2 764 700 | 1 769 060 | – | 379 855 | – |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | 7 652 | 432 | – | – | – |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | – | 564 | – | – | – |
| 993 Total | | | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | 379,338 | 374,630 | 15,620 | 114,678 | 971 |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 29 572 822 | 31 579 267 | 1 272 906 | 9 221 214 | 85 230 |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | 7 787 019 | 437 700 | 9 455 | 2 772 | 21 |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | 911 250 | 1 010 235 | – | – | 39 512 |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | 107 685 | 154 577 | – | – | 164 256 |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 38 378 776 | 33 181 779 | 1 282 361 | 9 223 986 | 289 019 |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 37 296 777 | 30 265 294 | 1 211 528 | 3 153 691 | 40 287 |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | 387 586 | 1 430 499 | 70 833 | 6 070 296 | 3 800 |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | 694 414 | 1 485 988 | – | – | 244 931 |
| SECTION IV | | | | | | | |
| Fabricated materials, inedible (C.L.) | | | | | | | |
| 308 Lumber | | | | | | | |
| 28 | Number of railway cars loaded | Carloads | 49,560 | 16,484 | 2,017 | 36,123 | 115 |
| 29 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 2 961 875 | 1 133 566 | 107 128 | 2 319 630 | 7 324 |
| 30 | Received from other railways in Canada | " | 1 488 597 | 366 993 | 2 385 | – | 1 498 |
| 31 | From U.S.rail to Canadian points | " | 51 696 | 40 173 | – | – | 146 |
| 32 | From U.S.rail to U.S. points | " | 70 075 | 8 442 | – | – | 1 711 |
| 33 | Total freight traffic carried ¹ | " | 4 572 243 | 1 549 174 | 109 513 | 2 319 630 | 10 679 |
| 34 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 1 781 945 | 496 502 | 68 255 | 421 613 | 218 |
| 35 | Delivered to other railways in Canada | " | 134 117 | 242 578 | 41 258 | 1 770 888 | – |
| 36 | Delivered to United States rail points | " | 2 656 181 | 810 094 | – | 127 128 | 10 461 |
| 322 Wood building boards, n.e.s. | | | | | | | |
| 37 | Number of railway cars loaded | Carloads | 10,190 | 793 | 122 | – | 17 |
| 38 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 671 088 | 51 553 | 7 679 | – | 1 157 |
| 39 | Received from other railways in Canada | " | 85 788 | 19 962 | – | – | 138 |
| 40 | From U.S.rail to Canadian points | " | 28 297 | 65 681 | – | – | – |
| 41 | From U.S.rail to U.S. points | " | 1 310 | 42 062 | – | – | 3 751 |
| 42 | Total freight traffic carried ¹ | " | 786 483 | 179 258 | 7 679 | – | 5 046 |
| 43 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 330 601 | 73 125 | – | – | – |
| 44 | Delivered to other railways in Canada | " | 231 559 | 95 898 | 7 679 | – | – |
| 45 | Delivered to United States rail points | " | 224 323 | 10 235 | – | – | 5 046 |

See footnotes at end of tables.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990 – suite

| CLASS II – CLASSE II | | | Grand total all railways | | | |
|--|---------------------------------|-------------------|--|---------------------|--|----|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others | Total général de tous les chemins de Fer | Type de marchandise | | N° |
| | | Toutes les autres | | | | |
| SECTION III | | | | | | |
| Matières brutes, non comestibles (charge complète) | | | | | | |
| 284 Sel gemme de saline | | | | | | |
| - | - | 2 | 10,464 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 01 |
| - | - | 150 | 926 787 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 02 |
| 32 044 | - | - | 142 135 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 03 |
| - | - | 71 114 | 145 593 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | 04 |
| - | - | - | 178 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | 05 |
| 32 044 | - | 71 264 | 1 214 693 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 06 |
| 8 306 | - | - | 1 044 626 | " | Déchargées du wagon au Canada | 07 |
| 23 738 | - | 71 114 | 148 725 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 08 |
| - | - | 150 | 21 343 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 09 |
| 290 Soufre n.d.a. | | | | | | |
| - | - | - | 53,928 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 10 |
| - | - | - | 4 921 832 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 11 |
| 7 910 | - | 6 906 | 15 247 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 12 |
| - | - | - | - | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | 13 |
| - | - | - | - | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | 14 |
| 7 910 | - | 6 906 | 4 937 079 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 15 |
| 7 910 | - | 6 906 | 4 928 431 | " | Déchargées du wagon au Canada | 16 |
| - | - | - | 8 084 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 17 |
| - | - | - | 564 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 18 |
| 993 Total | | | | | | |
| 9,231 | 160,697 | 303,334 | 1,358,499 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 19 |
| 926 960 | 14 389 660 | 27 169 242 | 114 217 301 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 20 |
| 310 610 | 5 796 740 | 6 509 447 | 20 853 764 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 21 |
| - | - | 647 550 | 2 608 547 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | 22 |
| - | - | 8 287 | 434 805 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | 23 |
| 1 237 570 | 20 186 400 | 34 334 526 | 138 114 417 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 24 |
| 308 351 | 14 389 187 | 26 560 283 | 113 225 398 | " | Déchargées du wagon au Canada | 25 |
| 929 218 | 5 797 213 | 7 206 380 | 21 895 825 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 26 |
| - | - | 567 859 | 2 993 192 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 27 |
| SECTION IV | | | | | | |
| Demi-produits, non comestibles (charge complète) | | | | | | |
| 308 Bois de construction | | | | | | |
| 74 | 31 | 16,749 | 121,153 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 28 |
| 3 841 | 506 | 917 123 | 7 450 993 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 29 |
| 138 | - | 216 189 | 2 075 800 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 30 |
| - | - | 37 388 | 129 403 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | 31 |
| - | - | 119 554 | 199 782 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | 32 |
| 3 979 | 506 | 1 290 254 | 9 855 978 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 33 |
| 191 | 506 | 50 202 | 2 819 432 | " | Déchargées du wagon au Canada | 34 |
| 3 788 | - | 32 416 | 2 225 045 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 35 |
| - | - | 1 207 638 | 4 811 502 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 36 |
| 322 Panneaux de bois de construction n.d.a. | | | | | | |
| - | - | 956 | 12,078 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 37 |
| - | - | 61 223 | 792 700 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 38 |
| 1 755 | - | 350 230 | 457 873 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 39 |
| - | - | 28 814 | 122 792 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | 40 |
| - | - | - | 47 123 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | 41 |
| 1 755 | - | 440 267 | 1 420 488 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 42 |
| - | - | 102 591 | 506 317 | " | Déchargées du wagon au Canada | 43 |
| 1 755 | - | 4 293 | 341 184 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 44 |
| - | - | 333 383 | 572 987 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 45 |

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990 – Continued

| | | CLASS I – CLASSE I | | CLASS II – CLASSE II | | | |
|---|--|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|---------|
| Commodity | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation | |
| No | | Canadien National | Canadien Pacifique | | | | |
| SECTION IV | | | | | | | |
| Fabricated materials, inedible (C.L.) | | | | | | | |
| 330 Woodpulp | | | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | 37,658 | 33,356 | – | 18,181 | – |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 2 614 383 | 2 300 937 | – | 1 303 893 | – |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | 123 393 | 38 988 | 242 217 | 77 797 | 20 510 |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | 105 978 | 81 867 | – | – | – |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | 91 683 | 77 879 | – | – | 2 596 |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | 2 935 437 | 2 499 671 | 242 217 | 1 381 690 | 23 106 |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 1 222 007 | 964 155 | 1 538 | 1 282 543 | – |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | 180 193 | 698 523 | 240 679 | 98 586 | – |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | 1 533 237 | 836 993 | – | 562 | 23 106 |
| 334 Newsprint paper | | | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 43,990 | 21,877 | – | 2,118 | – |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 2 641 122 | 1 336 232 | – | 136 568 | – |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 136 109 | 59 521 | 43 969 | – | 122 |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | 1 932 | 345 | – | – | – |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | 1 148 | – | – | – | – |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 2 780 311 | 1 396 098 | 43 969 | 136 568 | 122 |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 537 756 | 282 464 | – | 79 583 | – |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | 30 680 | 359 668 | 43 969 | 56 986 | – |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | 2 211 875 | 753 967 | – | – | 122 |
| 336 Groundwood printing and specialty paper | | | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | 7,056 | 3,097 | 9 | – | – |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 417 242 | 184 916 | 501 | – | – |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | 64 001 | 1 145 | – | – | – |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | 27 070 | 34 998 | – | – | – |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | 197 226 | 264 694 | – | – | 16 134 |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 705 539 | 485 753 | 501 | – | 16 134 |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 101 951 | 49 089 | – | – | – |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | 12 268 | 54 720 | 501 | – | – |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | 591 321 | 381 944 | – | – | 16 134 |
| 382 Sulphuric acid | | | | | | | |
| 28 | Number of railway cars loaded | Carloads | 7,024 | 8,467 | – | 152 | – |
| 29 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 594 684 | 770 848 | – | 14 070 | – |
| 30 | Received from other railways in Canada | " | 356 743 | 354 738 | – | – | – |
| 31 | From U.S.rail to Canadian points | " | 13 414 | 250 | – | – | – |
| 32 | From U.S.rail to U.S. points | " | 5 439 | – | – | – | 24 |
| 33 | Total freight traffic carried ¹ | " | 970 280 | 1 125 836 | – | 14 070 | 24 |
| 34 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 729 116 | 718 498 | – | 14 070 | – |
| 35 | Delivered to other railways in Canada | " | 42 605 | 46 012 | – | – | – |
| 36 | Delivered to United States rail points | " | 198 558 | 361 325 | – | – | 24 |
| 388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. | | | | | | | |
| 37 | Number of railway cars loaded | Carloads | 21,906 | 13,054 | – | – | 3,229 |
| 38 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 1 816 706 | 943 961 | – | – | 256 195 |
| 39 | Received from other railways in Canada | " | 3 506 | 88 640 | 318 | – | 144 |
| 40 | From U.S.rail to Canadian points | " | 39 877 | 38 065 | – | – | 2 370 |
| 41 | From U.S.rail to U.S. points | " | 10 987 | 2 265 | – | – | 13 585 |
| 42 | Total freight traffic carried ¹ | " | 1 871 076 | 1 072 931 | 318 | – | 272 294 |
| 43 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 1 422 574 | 376 873 | 175 | – | 9 531 |
| 44 | Delivered to other railways in Canada | " | 81 694 | 18 053 | 143 | – | 37 419 |
| 45 | Delivered to United States rail points | " | 366 809 | 678 005 | – | – | 225 345 |

See footnotes at end of tables.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990 – suite

| CLASS II – CLASSE II | | | Grand total all railways | | | Type de marchandise | N° |
|--|---------------------------------|------------|--|--------|--|---------------------|----|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others | Total général de tous les chemins de Fer | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| SECTION IV | | | | | | | |
| Demi-produits, non comestibles (charge complète) | | | | | | | |
| 330 Pâte de bois | | | | | | | |
| 1 | – | 1,709 | 90,905 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 01 | |
| 11 | – | 117 380 | 6 336 604 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 02 | |
| 37 229 | – | 281 618 | 821 752 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 03 | |
| – | – | 49 793 | 237 638 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 04 | |
| – | – | – | 172 158 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 05 | |
| 37 240 | – | 448 791 | 7 568 152 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 06 | |
| 11 | – | 113 103 | 3 583 357 | " | Déchargées du wagon au Canada | 07 | |
| 37 229 | – | 19 902 | 1 275 112 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 08 | |
| – | – | 315 785 | 2 709 683 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 09 | |
| 334 Papier journal | | | | | | | |
| 1,952 | – | 11,691 | 81,628 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 10 | |
| 127 289 | – | 705 588 | 4 946 799 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 11 | |
| 202 715 | – | 757 576 | 1 200 012 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 12 | |
| – | – | 1 293 | 3 570 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 13 | |
| – | – | – | 1 148 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 14 | |
| 330 004 | – | 1 464 457 | 6 151 529 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 15 | |
| 45 | – | 1 220 | 901 068 | " | Déchargées du wagon au Canada | 16 | |
| 329 958 | – | 374 095 | 1 195 356 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 17 | |
| – | – | 1 089 142 | 4 055 106 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 18 | |
| 336 Papier de pâte mécanique et papier spécial | | | | | | | |
| – | – | 169 | 10,331 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 19 | |
| – | – | 4 141 | 606 800 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 20 | |
| – | – | 103 976 | 169 122 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 21 | |
| – | – | 6 582 | 68 650 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 22 | |
| – | – | – | 478 054 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 23 | |
| – | – | 114 699 | 1 322 626 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 24 | |
| – | – | 6 820 | 157 860 | " | Déchargées du wagon au Canada | 25 | |
| – | – | 382 | 67 871 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 26 | |
| – | – | 107 498 | 1 096 897 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 27 | |
| 382 Acide sulfurique | | | | | | | |
| 6,914 | – | 954 | 23,511 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 28 | |
| 667 710 | – | 82 816 | 2 130 128 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 29 | |
| 200 | – | 86 231 | 797 912 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 30 | |
| – | – | 28 195 | 41 859 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 31 | |
| – | – | – | 5 463 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 32 | |
| 667 910 | – | 197 242 | 2 975 362 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 33 | |
| 2 067 | – | 104 698 | 1 568 449 | " | Déchargées du wagon au Canada | 34 | |
| 665 842 | – | 181 | 754 640 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 35 | |
| – | – | 92 363 | 652 270 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 36 | |
| 388 Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a. | | | | | | | |
| – | – | 552 | 38,741 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 37 | |
| – | – | 38 063 | 3 054 925 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 38 | |
| – | – | 58 452 | 151 060 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 39 | |
| – | – | 1 945 | 82 257 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 40 | |
| – | – | – | 26 837 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 41 | |
| – | – | 98 460 | 3 315 079 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 42 | |
| – | – | 1 513 | 1 810 666 | " | Déchargées du wagon au Canada | 43 | |
| – | – | 1 052 | 138 361 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 44 | |
| – | – | 95 894 | 1 366 053 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 45 | |

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990 – Continued

| | | CLASS I – CLASSE I | | CLASS II – CLASSE II | | | |
|---|--|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|---------|
| Commodity | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation | |
| No | | Canadien National | Canadien Pacifique | | | | |
| SECTION IV | | | | | | | |
| Fabricated materials, inedible (C.L.) | | | | | | | |
| 394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic aci,n.e.s. | | | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | 4,277 | 3,026 | – | 535 | 96 |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 360 403 | 262 269 | – | 45 394 | 8 287 |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | 32 513 | 3 894 | – | 12 344 | 607 |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | 50 457 | 133 203 | – | – | 4 946 |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | 2 574 | 898 | – | – | 22 889 |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | 445 947 | 400 264 | – | 57 738 | 36 729 |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 297 986 | 231 288 | – | 49 530 | 4 691 |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | 15 247 | 30 528 | – | 5 762 | 255 |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | 132 714 | 138 448 | – | 2 445 | 31 783 |
| 400 Hydrocarbons and their derivatives | | | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 11,039 | 7,691 | – | – | 2,149 |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 877 231 | 590 460 | – | – | 160 160 |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 2 386 | 44 273 | – | – | 70 |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | 45 540 | 10 375 | – | – | 93 727 |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | 14 197 | – | – | – | 7 512 |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 939 354 | 645 108 | – | – | 261 469 |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 639 234 | 346 188 | – | – | 93 647 |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | 31 938 | 528 | – | – | 39 759 |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | 268 181 | 298 392 | – | – | 128 063 |
| 402 Alcohols and their derivatives | | | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | 6,640 | 9,917 | – | – | 204 |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 489 007 | 862 857 | – | – | 12 880 |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | 749 | 10 159 | – | – | 19 758 |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | 10 127 | 24 301 | – | – | 2 464 |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | 121 | – | – | 4 412 |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 499 883 | 897 438 | – | – | 39 514 |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 370 234 | 711 888 | – | – | 22 221 |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | 62 383 | 21 297 | – | – | 7 397 |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | 67 266 | 164 252 | – | – | 9 895 |
| 416 Muriate of potassium(potash) | | | | | | | |
| 28 | Number of railway cars loaded | Carloads | 70,634 | 53,827 | – | – | – |
| 29 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 6 397 706 | 4 870 130 | – | – | – |
| 30 | Received from other railways in Canada | " | 10 852 | 6 594 | – | – | 6 690 |
| 31 | From U.S.rail to Canadian points | " | 92 | 1 054 | – | – | – |
| 32 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | 1 002 | – | – | – |
| 33 | Total freight traffic carried ¹ | " | 6 408 650 | 4 878 780 | – | – | 6 690 |
| 34 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 5 091 431 | 2 472 815 | – | – | 6 690 |
| 35 | Delivered to other railways in Canada | " | 21 569 | 20 899 | – | – | – |
| 36 | Delivered to United States rail points | " | 1 295 649 | 2 385 068 | – | – | – |
| 418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. | | | | | | | |
| 37 | Number of railway cars loaded | Carloads | 10,461 | 12,745 | – | – | 476 |
| 38 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 888 775 | 1 151 106 | – | – | 41 188 |
| 39 | Received from other railways in Canada | " | 11 621 | 39 799 | – | – | – |
| 40 | From U.S.rail to Canadian points | " | 79 538 | 165 248 | – | – | 27 760 |
| 41 | From U.S.rail to U.S. points | " | 88 | 6 094 | – | – | 428 |
| 42 | Total freight traffic carried ¹ | " | 980 022 | 1 362 247 | – | – | 69 376 |
| 43 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 708 606 | 553 178 | – | – | 27 760 |
| 44 | Delivered to other railways in Canada | " | 81 647 | 8 439 | – | – | 5 614 |
| 45 | Delivered to United States rail points | " | 189 770 | 800 630 | – | – | 36 003 |

See footnotes at end of tables.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990 – suite

| CLASS II – CLASSE II | | | Grand total all railways | | | Type de marchandise | N° |
|--|---------------------------------|-------------------|--|--------|--|---------------------|----|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others | Total général de tous les chemins de Fer | | | | |
| | | Toutes les autres | | | | | |
| SECTION IV | | | | | | | |
| Demi-produits, non comestibles (charge complète) | | | | | | | |
| 394 Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a. | | | | | | | |
| 11 | – | 576 | 8,521 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 01 |
| 857 | – | 46 722 | 723 932 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 02 |
| 6 847 | – | 8 961 | 65 166 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 03 |
| – | – | 16 832 | 205 438 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | | 04 |
| – | – | – | 26 361 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | | 05 |
| 7 704 | – | 72 515 | 1 020 897 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 06 |
| 6 568 | – | 16 964 | 607 027 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 07 |
| 1 136 | – | 23 477 | 76 405 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 08 |
| – | – | 32 073 | 337 463 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 09 |
| 400 Hydrocarbures et leurs dérivés | | | | | | | |
| – | – | 41 | 20,920 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 10 |
| – | – | 2 700 | 1 630 551 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 11 |
| – | – | 25 580 | 72 309 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 12 |
| – | – | 4 404 | 154 046 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | | 13 |
| – | – | – | 21 709 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | | 14 |
| – | – | 32 684 | 1 878 615 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 15 |
| – | – | 5 017 | 1 084 086 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 16 |
| – | – | 234 | 72 459 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 17 |
| – | – | 27 433 | 722 069 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 18 |
| 402 Alcools et leurs dérivés | | | | | | | |
| – | – | – | 16,761 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 19 |
| – | – | – | 1 364 744 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 20 |
| – | – | 80 325 | 110 991 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 21 |
| – | – | 2 171 | 39 063 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | | 22 |
| – | – | – | 4 533 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | | 23 |
| – | – | 82 496 | 1 519 331 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 24 |
| – | – | 2 100 | 1 106 443 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 25 |
| – | – | 1 298 | 92 375 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 26 |
| – | – | 79 098 | 320 511 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 27 |
| 416 Chlorure (muriate) de potassium | | | | | | | |
| – | – | 6 | 124,467 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 28 |
| – | – | 541 | 11 268 377 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 29 |
| – | – | 27 698 | 51 834 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 30 |
| – | – | 91 | 1 237 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | | 31 |
| – | – | – | 1 002 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | | 32 |
| – | – | 28 330 | 11 322 450 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 33 |
| – | – | – | 7 570 936 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 34 |
| – | – | 91 | 42 559 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 35 |
| – | – | 28 238 | 3 708 955 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 36 |
| 418 Engrais et matières fertilisantes n.d.a. | | | | | | | |
| 5 | 103 | 590 | 24,371 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 37 |
| 311 | 8 754 | 49 672 | 2 139 806 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 38 |
| 2 979 | – | 94 442 | 148 841 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 39 |
| – | – | 26 360 | 298 906 | " | Du réseau des É-U à destination du Canada | | 40 |
| – | – | – | 6 610 | " | Du réseau des É-U à destination des É-U | | 41 |
| 3 290 | 8 754 | 170 474 | 2 594 163 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 42 |
| 2 979 | 2 808 | 32 628 | 1 327 959 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 43 |
| 311 | 5 946 | 4 506 | 106 463 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 44 |
| – | – | 133 341 | 1 159 744 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 45 |

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990 – Continued

| Commodity | | CLASS I – CLASSE I | | CLASS II – CLASSE II | | |
|--|--|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|
| | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation |
| No | | Canadien National | Canadien Pacifique | | | |
| SECTION IV | | | | | | |
| Fabricated materials, inedible (C.L.) | | | | | | |
| 426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms | | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | 14,690 | 1,716 | – | 1,338 |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 1 089 795 | 128 112 | – | 110 266 |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | 4 857 | 86 368 | – | 3 542 |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | 109 773 | 118 200 | – | 6 593 |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | 1 132 | 10 957 | – | 44 756 |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | 1 205 557 | 343 637 | – | 165 157 |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 684 504 | 256 711 | – | 20 862 |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | 92 886 | 28 917 | – | 47 272 |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | 428 168 | 58 007 | – | 97 023 |
| 432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. | | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 10,920 | 966 | – | 516 |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 921 538 | 66 961 | – | 36 018 |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 80 098 | 14 950 | – | 47 |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | 176 340 | 41 274 | – | 12 148 |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | 647 | 296 | – | 6 703 |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 1 178 623 | 123 481 | – | 54 916 |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 419 172 | 104 311 | – | 28 267 |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | 22 538 | 3 690 | – | 11 879 |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | 736 913 | 15 481 | – | 1 392 |
| 438 Diesel fuel | | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | 11,820 | 1,650 | 1 | 1,395 |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 923 617 | 133 463 | 71 | 85 332 |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | – | 14 960 | 3 752 | 1 501 |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | 66 | – | – | – |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | 45 | – | – | – |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 923 728 | 148 423 | 3 823 | 86 833 |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 905 359 | 79 400 | 3 752 | 78 828 |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | 15 207 | 811 | 71 | 8 005 |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | 3 163 | 68 212 | – | – |
| 442 Fuel oil, n.e.s. | | | | | | |
| 28 | Number of railway cars loaded | Carloads | 11,023 | 2,954 | – | – |
| 29 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 697 766 | 207 347 | – | – |
| 30 | Received from other railways in Canada | " | 7 482 | 10 597 | – | – |
| 31 | From U.S.rail to Canadian points | " | 17 106 | 8 622 | – | – |
| 32 | From U.S.rail to U.S. points | " | 31 | – | – | – |
| 33 | Total freight traffic carried ¹ | " | 722 385 | 226 566 | – | – |
| 34 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 667 719 | 145 613 | – | – |
| 35 | Delivered to other railways in Canada | " | 38 432 | 1 960 | – | – |
| 36 | Delivered to United States rail points | " | 16 233 | 78 992 | – | – |
| 450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) | | | | | | |
| 37 | Number of railway cars loaded | Carloads | 23,460 | 7,947 | – | 1,762 |
| 38 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 1 476 692 | 488 406 | – | 111 267 |
| 39 | Received from other railways in Canada | " | 50 733 | 72 301 | 1 748 | 61 |
| 40 | From U.S.rail to Canadian points | " | 85 724 | 4 079 | – | – |
| 41 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | 64 | – | – |
| 42 | Total freight traffic carried ¹ | " | 1 613 149 | 564 850 | 1 748 | 111 328 |
| 43 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 937 666 | 214 962 | 1 748 | 28 006 |
| 44 | Delivered to other railways in Canada | " | 32 482 | 21 727 | – | 83 322 |
| 45 | Delivered to United States rail points | " | 643 002 | 328 160 | – | – |

See footnotes at end of tables.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990 – suite

| CLASS II – CLASSE II | | | Grand total all railways | | | Type de marchandise | Nº |
|---|---------------------------------|---------------------------------|--|--------|--|---------------------|----|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others Toutes les autres | Total général de tous les chemins de Fer | | | | |
| SECTION IV | | | | | | | |
| Demi-produits, non comestibles (charge complète) | | | | | | | |
| 426 Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base | | | | | | | |
| 4 | – | 478 | 18,226 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 01 |
| 43 | – | 16 971 | 1 345 187 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 02 |
| 15 | – | 91 659 | 186 441 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 03 |
| – | – | 16 757 | 251 323 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | | 04 |
| – | – | – | 56 845 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | | 05 |
| 58 | – | 125 387 | 1 839 796 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 06 |
| 49 | – | 53 595 | 1 015 721 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 07 |
| 8 | – | 22 422 | 191 505 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 08 |
| – | – | 49 368 | 632 566 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 09 |
| 432 Produits chimiques industriels n.d.a. | | | | | | | |
| – | 239 | 35 | 12,997 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 10 |
| – | 19 931 | 1 244 | 1 071 351 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 11 |
| – | – | 3 610 | 101 313 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 12 |
| – | – | 14 603 | 244 365 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | | 13 |
| – | – | – | 7 646 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | | 14 |
| – | 19 931 | 19 457 | 1 424 675 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 15 |
| – | 19 837 | 4 769 | 588 235 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 16 |
| – | 94 | 11 931 | 39 645 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 17 |
| – | – | 2 757 | 796 797 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 18 |
| 438 Carburant diesel | | | | | | | |
| 5 | 568 | 647 | 16,086 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 19 |
| 45 | 35 030 | 42 964 | 1 220 522 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 20 |
| – | – | 8 319 | 28 866 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 21 |
| – | – | – | 66 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | | 22 |
| – | – | – | 45 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | | 23 |
| 45 | 35 030 | 51 283 | 1 249 499 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 24 |
| 45 | 27 254 | 51 275 | 1 146 247 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 25 |
| – | 7 776 | 8 | 31 878 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 26 |
| – | – | – | 71 375 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 27 |
| 442 Mazout n.d.a. | | | | | | | |
| 3 | 1,813 | 3,093 | 19,010 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 28 |
| 34 | 140 203 | 124 743 | 1 177 998 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 29 |
| 1 633 | 30 477 | 30 300 | 80 489 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 30 |
| – | – | 6 532 | 42 162 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | | 31 |
| – | – | – | 31 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | | 32 |
| 1 667 | 170 680 | 161 575 | 1 300 680 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 33 |
| 933 | 140 064 | 129 478 | 1 093 709 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 34 |
| 734 | 30 616 | 32 097 | 111 593 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 35 |
| – | – | – | 95 376 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 36 |
| 450 Gaz raffinés et manufacturés, combustibles | | | | | | | |
| 2 | 31 | 963 | 38,450 | Wagon | Nombre de wagon chargés | | 37 |
| 49 | 1 032 | 61 713 | 2 419 084 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | | 38 |
| 19 396 | – | 84 971 | 235 671 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | | 39 |
| – | – | 50 281 | 168 209 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | | 40 |
| – | – | – | 73 199 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | | 41 |
| 19 445 | 1 032 | 196 965 | 2 896 163 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | | 42 |
| 13 074 | 1 032 | 9 887 | 1 226 244 | " | Déchargées du wagon au Canada | | 43 |
| 6 370 | – | 45 263 | 241 035 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | | 44 |
| – | – | 141 816 | 1 428 884 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | | 45 |

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990 – Continued

| | | | CLASS I – CLASSE I | | CLASS II – CLASSE II | | |
|---|--|----------|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|
| Commodity | | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation |
| No | | | Canadien National | Canadien Pacifique | | | |
| SECTION IV | | | | | | | |
| Fabricated materials, inedible (C.L.) | | | | | | | |
| 468 Sheet and strip, steel | | | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | 5,979 | 6,853 | 1,585 | – | – |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 422 656 | 512 247 | 111 313 | – | – |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | 107 372 | 608 | – | – | – |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | 37 823 | 13 687 | – | – | – |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | 1 782 | – | – | – | – |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | 569 633 | 526 542 | 111 313 | – | – |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 457 411 | 406 026 | – | – | – |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | 32 619 | 21 361 | 111 313 | – | – |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | 79 603 | 99 155 | – | – | – |
| 480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. | | | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 9,888 | 280 | – | – | – |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 660 391 | 18 748 | – | – | – |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 63 | – | – | 76 | – |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | 2 861 | 5 242 | – | – | – |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – | – |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 663 315 | 23 990 | – | 76 | – |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 96 293 | 17 787 | – | 76 | – |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | 131 | 1 718 | – | – | – |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | 566 891 | 4 484 | – | – | – |
| 516 Portland cement, standard | | | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | 9,057 | 6,681 | – | 227 | – |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 797 859 | 592 192 | – | 19 840 | – |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | 253 | – | – | 1 613 | – |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | 1 706 | 78 207 | – | – | – |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – | – |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 799 818 | 670 399 | – | 21 453 | – |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 443 991 | 341 865 | – | 21 453 | – |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | 63 816 | 20 764 | – | – | – |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | 292 011 | 307 770 | – | – | – |
| 994 Total | | | | | | | |
| 28 | Number of railway cars loaded | Carloads | 468,125 | 260,727 | 8,112 | 68,614 | 17,023 |
| 29 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 33 650 198 | 19 962 352 | 501 967 | 4 532 745 | 1 232 500 |
| 30 | Received from other railways in Canada | " | 3 227 048 | 1 504 024 | 317 760 | 132 972 | 76 003 |
| 31 | From U.S.rail to Canadian points | " | 1 828 163 | 1 549 223 | – | – | 254 902 |
| 32 | From U.S.rail to U.S. points | " | 532 423 | 473 170 | – | – | 354 567 |
| 33 | Total freight traffic carried ¹ | " | 39 237 832 | 23 488 769 | 819 727 | 4 665 717 | 1 917 972 |
| 34 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 23 640 957 | 12 205 287 | 122 286 | 2 214 441 | 302 779 |
| 35 | Delivered to other railways in Canada | " | 1 535 846 | 1 924 357 | 697 441 | 2 281 730 | 296 074 |
| 36 | Delivered to United States rail points | " | 14 061 029 | 9 359 125 | – | 169 545 | 1 319 118 |
| SECTION V | | | | | | | |
| End-products, inedible (C.L.) | | | | | | | |
| 554 Passenger automobiles and chassis | | | | | | | |
| 37 | Number of railway cars loaded | Carloads | 24,963 | 25,358 | – | – | – |
| 38 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 448 113 | 529 349 | – | – | – |
| 39 | Received from other railways in Canada | " | 99 774 | 78 959 | – | – | 65 490 |
| 40 | From U.S.rail to Canadian points | " | 76 480 | 96 339 | – | – | – |
| 41 | From U.S.rail to U.S. points | " | 239 | – | – | – | 5 223 |
| 42 | Total freight traffic carried ¹ | " | 624 606 | 704 647 | – | – | 70 713 |
| 43 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 374 270 | 371 926 | – | – | – |
| 44 | Delivered to other railways in Canada | " | 25 904 | 235 382 | – | – | – |
| 45 | Delivered to United States rail points | " | 224 432 | 97 339 | – | – | 70 712 |

See footnotes at end of tables.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990 – suite

| CLASS II – CLASSE II | | | Grand total all railways | | |
|--|---------------------------------------|----------------------|---|---------------------|--|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others | Total général de tous les che- mins de Fer | Type de marchandise | |
| | | Toutes les autres | | | N° |
| SECTION IV | | | | | |
| Demi-produits, non comestibles (charge complète) | | | | | |
| 468 Feuilles et feuillets d'acier | | | | | |
| - | - | 49 | 14,466 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| - | - | 3 577 | 1 049 793 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| - | - | 55 931 | 163 911 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 20 060 | 71 570 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| - | - | - | 1 782 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| - | - | 79 568 | 1 287 056 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| - | - | 48 267 | 911 704 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| - | - | 207 | 165 500 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 31 094 | 209 852 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 480 Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a. | | | | | |
| - | - | 230 | 10,398 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| - | - | 14 666 | 693 805 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| - | - | 275 015 | 275 154 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 76 720 | 84 823 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| - | - | - | - | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| - | - | 366 401 | 1 053 782 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| - | - | 76 060 | 190 216 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| - | - | 660 | 2 509 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 289 682 | 861 057 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 516 Ciment portland ordinaire | | | | | |
| 35 | 51 | 1,615 | 17,666 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 330 | 1 626 | 141 303 | 1 553 150 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| 62 261 | - | 2 268 | 66 395 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 38 549 | 118 462 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| - | - | - | - | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| 62 591 | 1 626 | 182 120 | 1 738 007 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 62 569 | 1 025 | 37 371 | 908 274 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 23 | 601 | 1 652 | 86 856 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 143 097 | 742 878 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 994 Total | | | | | |
| 12,852 | 7,402 | 67,124 | 909,979 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 1 063 218 | 350 635 | 3 705 229 | 64 998 844 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| 535 062 | 30 553 | 3 038 535 | 8 861 957 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 1 009 412 | 4 641 700 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| - | - | 119 554 | 1 479 714 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| 1 598 280 | 381 188 | 7 872 730 | 79 982 215 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 230 371 | 335 705 | 1 982 966 | 41 034 792 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 1 367 908 | 45 483 | 1 103 122 | 9 251 961 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 4 786 643 | 29 695 460 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| SECTION V | | | | | |
| Produits finals, non comestibles (charge complète) | | | | | |
| 554 Voitures particulières et châssis | | | | | |
| 143 | - | 22,990 | 73,454 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 515 | - | 442 068 | 1 420 045 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| - | - | 54 965 | 299 188 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 58 004 | 230 823 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| - | - | 4 853 | 10 315 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| 515 | - | 559 890 | 1 960 371 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 515 | - | 93 400 | 840 111 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| - | - | 155 843 | 417 129 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| - | - | 310 646 | 703 129 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990 – Continued

| | | | CLASS I – CLASSE I | | CLASS II – CLASSE II | | |
|--|--|----------|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|
| Commodity | | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation |
| No | | | Canadien National | Canadien Pacifique | | | |
| SECTION V | | | | | | | |
| End-products, inedible (C.L.) | | | | | | | |
| 558 Road motor vehicles, n.e.s. | | | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | 36,558 | 12,435 | – | 25 | – |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 735 365 | 185 546 | – | 544 | – |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | 2 920 | 6 173 | – | 452 | 15 057 |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | 46 108 | 13 673 | – | – | – |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | 79 | – | – | – | 65 |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | 784 472 | 205 392 | – | 996 | 15 122 |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 307 980 | 111 450 | – | 474 | – |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | 60 003 | 55 441 | – | 523 | – |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | 416 488 | 38 501 | – | – | 15 122 |
| 995 Total | | | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 88,487 | 49,041 | 7 | 382 | 351 |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 1 677 731 | 964 412 | 178 | 10 649 | 14 185 |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 112 968 | 230 495 | 89 | 4 071 | 81 037 |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | 396 257 | 261 236 | – | – | 1 709 |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | 4 962 | 3 076 | – | – | 16 450 |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 2 191 918 | 1 459 219 | 267 | 14 720 | 113 381 |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 1 237 581 | 946 685 | 230 | 13 800 | 1 546 |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | 102 239 | 314 965 | 36 | 919 | 310 |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | 852 099 | 197 568 | – | – | 111 525 |
| SECTION VI | | | | | | | |
| Special types of traffic (C.L.) | | | | | | | |
| 626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) | | | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | 23,166 | 19,866 | – | – | – |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 855 362 | 478 472 | – | – | – |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | 31 | 46 | – | – | – |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | 129 | – | – | – | – |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | – | – | – | – | 14 |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 855 522 | 478 518 | – | – | 14 |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 854 772 | 439 883 | – | – | – |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | 118 | 38 635 | – | – | – |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | 631 | – | – | – | 14 |
| 628 T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) (2) | | | | | | | |
| 28 | Number of railway cars loaded | Carloads | 126,214 | 55,661 | – | 768 | – |
| 29 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 2 287 943 | 1 162 654 | – | 19 508 | – |
| 30 | Received from other railways in Canada | " | 1 245 | 458 | – | – | – |
| 31 | From U.S.rail to Canadian points | " | 177 425 | 78 850 | – | – | – |
| 32 | From U.S.rail to U.S. points | " | 10 | 18 | – | – | – |
| 33 | Total freight traffic carried ¹ | " | 2 466 623 | 1 241 980 | – | 19 508 | – |
| 34 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 2 334 801 | 1 188 163 | – | 19 508 | – |
| 35 | Delivered to other railways in Canada | " | 40 | – | – | – | – |
| 36 | Delivered to United States rail points | " | 131 782 | 53 817 | – | – | – |
| 630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containe (plans i & v) (2) | | | | | | | |
| 37 | Number of railway cars loaded | Carloads | 98,462 | 137,379 | – | – | – |
| 38 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 3 239 247 | 4 378 281 | – | – | – |
| 39 | Received from other railways in Canada | " | 912 | 40 637 | – | – | – |
| 40 | From U.S.rail to Canadian points | " | 182 918 | 1 183 851 | – | – | – |
| 41 | From U.S.rail to U.S. points | " | 95 | 539 | – | – | – |
| 42 | Total freight traffic carried ¹ | " | 3 423 172 | 5 603 308 | – | – | – |
| 43 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 3 153 677 | 4 362 251 | – | – | – |
| 44 | Delivered to other railways in Canada | " | – | 100 639 | – | – | – |
| 45 | Delivered to United States rail points | " | 269 496 | 1 140 418 | – | – | – |

See footnotes at end of tables.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990 – suite

| CLASS II -- CLASSE II | | | Grand total all railways | | |
|---|---------------------------------|------------|--|---------------------|--|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others | Total général de tous les chemins de Fer | Type de marchandise | |
| | | | | | N° |
| SECTION V | | | | | |
| Produits finals, non comestibles (charge complète) | | | | | |
| 558 Véhicules automobiles routiers n.d.a. | | | | | |
| 378 | 161 | 1,139 | 50,696 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 2 499 | 1 894 | 15 194 | 941 042 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| 49 | -- | 79 585 | 104 236 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| -- | -- | 5 592 | 65 373 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| -- | -- | 7 993 | 8 137 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| 2 548 | 1 894 | 108 364 | 1 118 788 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 2 514 | 1 894 | 74 332 | 498 644 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 34 | -- | 3 048 | 119 049 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| -- | -- | 30 985 | 501 096 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 995 Total | | | | | |
| 983 | 528 | 29,566 | 169,345 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 26 184 | 10 452 | 604 220 | 3 308 011 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| 54 676 | 367 | 181 424 | 665 127 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| -- | -- | 215 139 | 874 341 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| -- | -- | 12 923 | 37 411 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| 80 860 | 10 819 | 1 013 706 | 4 884 890 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 8 303 | 9 773 | 350 759 | 2 568 677 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 72 558 | 1 046 | 188 724 | 680 797 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| -- | -- | 474 221 | 1 635 413 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| SECTION VI | | | | | |
| Transports spéciaux (charge complète) | | | | | |
| 626 Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs | | | | | |
| 4 | -- | 2 | 43,038 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| 216 | -- | 20 | 1 334 070 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| -- | -- | 29 808 | 29 885 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| -- | -- | 556 | 685 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| -- | -- | -- | 14 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| 216 | -- | 30 384 | 1 364 654 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| 25 | -- | 30 364 | 1 325 044 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| 191 | -- | -- | 38 944 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| -- | -- | 20 | 665 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 628 R.S.W.P. -- remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) (2) | | | | | |
| -- | 1,661 | 513 | 184,817 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| -- | 15 133 | 9 834 | 3 495 072 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| -- | -- | 73 | 1 776 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| -- | -- | -- | 256 275 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| -- | -- | -- | 28 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| -- | 15 133 | 9 907 | 3 753 151 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| -- | 15 133 | 9 811 | 3 567 416 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| -- | -- | -- | 40 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| -- | -- | 96 | 185 695 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |
| 630 C.S.W.P. -- conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) (2) | | | | | |
| -- | -- | -- | 235,841 | Wagon | Nombre de wagon chargés |
| -- | -- | -- | 7 617 528 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada |
| -- | -- | -- | 41 549 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada |
| -- | -- | -- | 1 366 769 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada |
| -- | -- | -- | 634 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U |
| -- | -- | -- | 9 026 480 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ |
| -- | -- | -- | 7 515 928 | " | Déchargées du wagon au Canada |
| -- | -- | -- | 100 639 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada |
| -- | -- | -- | 1 409 914 | " | Remises aux réseaux des États-Unis |

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Figure 5.14

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1990 – Concluded

| | | CLASS I – CLASSE I | | CLASS II – CLASSE II | | | |
|--|--|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-----------|
| Commodity | | Canadian National | Canadian Pacific | Algoma Central | British Columbia Railway | CSX Transportation | |
| No | | Canadien National | Canadien Pacifique | | | | |
| SECTION VI | | | | | | | |
| Special types of traffic (C.L.) | | | | | | | |
| 996 Total | | | | | | | |
| 01 | Number of railway cars loaded | Carloads | 248,768 | 213,084 | – | 12,222 | 20 |
| 02 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 6 417 376 | 6 021 829 | – | 301 408 | 1 201 |
| 03 | Received from other railways in Canada | " | 12 448 | 42 231 | – | – | 127 |
| 04 | From U.S.rail to Canadian points | " | 364 537 | 1 268 546 | – | – | 254 |
| 05 | From U.S.rail to U.S. points | " | 714 | 1 112 | – | – | 11 963 |
| 06 | Total freight traffic carried ¹ | " | 6 795 075 | 7 333 718 | – | 301 408 | 13 545 |
| 07 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 6 391 270 | 5 998 653 | – | 301 408 | 251 |
| 08 | Delivered to other railways in Canada | " | 1 009 | 139 496 | – | – | 68 |
| 09 | Delivered to United States rail points | " | 402 795 | 1 195 570 | – | – | 13 226 |
| 997 Grand total, carload traffic | | | | | | | |
| 10 | Number of railway cars loaded | Carloads | 1,379,207 | 1,077,668 | 23,739 | 197,565 | 20,950 |
| 11 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 86 302 638 | 73 440 267 | 1 775 051 | 14 200 715 | 1 552 518 |
| 12 | Received from other railways in Canada | " | 11 418 128 | 2 313 263 | 327 303 | 139 934 | 157 827 |
| 13 | From U.S.rail to Canadian points | " | 4 324 440 | 4 799 110 | – | – | 324 572 |
| 14 | From U.S.rail to U.S. points | " | 1 317 317 | 711 158 | – | – | 716 828 |
| 15 | Total freight traffic carried ¹ | " | 103 362 523 | 81 263 798 | 2 102 354 | 14 340 649 | 2 751 745 |
| 16 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 83 401 008 | 64 164 997 | 1 334 044 | 5 701 470 | 361 433 |
| 17 | Delivered to other railways in Canada | " | 2 507 623 | 4 115 073 | 768 310 | 8 469 634 | 395 308 |
| 18 | Delivered to United States rail points | " | 17 453 891 | 12 983 727 | – | 169 545 | 1 995 004 |
| SECTION VII | | | | | | | |
| Non-carload freight | | | | | | | |
| 998 Grand total, carload and non carload traffic | | | | | | | |
| 19 | Number of railway cars loaded | Carloads | ... | ... | ... | ... | ... |
| 20 | Loaded into railway cars in Canada | Tonnes | 86 309 112 | 73 440 267 | 1 775 163 | 14 201 084 | 1 552 518 |
| 21 | Received from other railways in Canada | " | 11 418 128 | 2 313 263 | 327 303 | 139 934 | 157 827 |
| 22 | From U.S.rail to Canadian points | " | 4 324 440 | 4 799 110 | – | – | 324 572 |
| 23 | From U.S.rail to U.S. points | " | 1 317 317 | 711 158 | – | – | 716 828 |
| 24 | Total freight traffic carried ¹ | " | 103 368 997 | 81 263 798 | 2 102 466 | 14 341 018 | 2 751 745 |
| 25 | Unloaded from railways cars in Canada | " | 83 407 483 | 64 164 997 | 1 334 156 | 5 701 839 | 361 433 |
| 26 | Delivered to other railways in Canada | " | 2 507 623 | 4 115 073 | 768 310 | 8 469 634 | 395 308 |
| 27 | Delivered to United States rail points | " | 17 453 891 | 12 983 727 | – | 169 545 | 1 995 004 |

¹ Includes all traffic carried by each individual railway. Traffic received from other railways in Canada will thus also be included in the totals for one or more other railways.

² Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Figure 5.14

Marchandises Payantes Transportées par Chemin de Fer au Canada, 1990 – fin

| CLASS II – CLASSE II | | | Grand total all railways | | | Type de marchandise | NO |
|---|---------------------------------|------------|--|--------|--|---------------------|----|
| Ontario Northland | Quebec North Shore and Labrador | All others | Total général de tous les chemins de Fer | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| SECTION VI | | | | | | | |
| Transports spéciaux (charge complète) | | | | | | | |
| 996 Total | | | | | | | |
| 71 | 2,742 | 7,811 | 484,718 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 01 | |
| 968 | 40 129 | 114 908 | 12 897 819 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 02 | |
| 937 | 34 | 58 208 | 113 985 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 03 | |
| – | – | 214 534 | 1 847 871 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 04 | |
| – | – | 71 | 13 860 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 05 | |
| 1 905 | 40 163 | 387 721 | 14 873 535 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 06 | |
| 769 | 39 950 | 239 253 | 12 971 554 | " | Déchargées du wagon au Canada | 07 | |
| 1 136 | 213 | 40 484 | 182 406 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 08 | |
| – | – | 107 984 | 1 719 575 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 09 | |
| 997 Total général du trafic charge complète | | | | | | | |
| 23,172 | 172,026 | 411,174 | 3,305,501 | Wagon | Nombre de wagon chargés | 10 | |
| 2 017 954 | 14 808 805 | 31 826 703 | 225 924 651 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 11 | |
| 902 089 | 5 827 694 | 10 105 572 | 31 191 810 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 12 | |
| – | – | 2 274 342 | 11 722 464 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 13 | |
| – | – | 140 835 | 2 886 138 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 14 | |
| 2 920 043 | 20 636 499 | 44 347 452 | 271 725 063 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 15 | |
| 549 223 | 14 792 544 | 29 600 893 | 199 905 612 | " | Déchargées du wagon au Canada | 16 | |
| 2 370 820 | 5 843 955 | 8 705 316 | 33 176 039 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 17 | |
| – | – | 6 041 244 | 38 643 411 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 18 | |
| SECTION VII | | | | | | | |
| Trafic des chargements de détail | | | | | | | |
| 998 Total général, charge complète et chargements de détail | | | | | | | |
| ... | ... | ... | ... | Wagon | Nombre de wagon chargés | 19 | |
| 2 017 954 | 14 822 374 | 31 828 441 | 225 946 913 | Tonnes | Chargées sur wagon au Canada | 20 | |
| 902 089 | 5 827 694 | 10 105 572 | 31 191 810 | " | En provenance d'autres chemins de fer au Canada | 21 | |
| – | – | 2 274 384 | 11 722 506 | " | Du réseau des E-U à destination du Canada | 22 | |
| – | – | 140 835 | 2 886 138 | " | Du réseau des E-U à destination des E-U | 23 | |
| 2 920 043 | 20 650 068 | 44 349 232 | 271 747 367 | " | Total du trafic marchandises transportées ¹ | 24 | |
| 549 223 | 14 806 113 | 29 602 621 | 199 927 865 | " | Déchargées du wagon au Canada | 25 | |
| 2 370 820 | 5 843 955 | 8 705 316 | 33 176 039 | " | Remises aux autres chemins de fer au Canada | 26 | |
| – | – | 6 041 297 | 38 643 464 | " | Remises aux réseaux des États-Unis | 27 | |

¹ Comprend l'ensemble du trafic marchandises effectué par chaque société ferroviaire individuelle. Les marchandises provenant d'autres sociétés ferroviaires du Canada seront ainsi également incluses dans les totaux pour une société ferroviaire ou plus.

² Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Chapter 6

Commodity Origin and Destination

Introduction

The origin and destination of railway commodity movements presented in this chapter relate to Canadian National and Canadian Pacific railways only. These data were obtained through the National Transportation Agency (NTA).

Commodity Flows

CN and CP reported revenues of \$7.1 billion for the transportation of 182.4 million tonnes of goods.

Revenues of \$1.5 billion were generated from shipments originating in Ontario, \$1.3 billion from Alberta, \$1.2 billion from British Columbia and \$1.0 billion from Saskatchewan. Transportation of about 74 million tonnes from these four provinces together generated over 70% of the total revenues and over 72% of the total tonnes transported. Most of these shipments were destined for the United States, other countries (via marine transport) and Ontario.

Majority of the shipments for marine exports originated by rail in Saskatchewan, Alberta and British Columbia; the largest proportion of these were shipped to other countries through British Columbia, which accounted for 27.4% of the revenues and 36.6% of the tonnage.

The highest proportion of marine imports arrived at ports in British Columbia, Nova Scotia and Quebec. These were transported by rail to their destination points mostly in Ontario and Quebec.

Within this publication "marine exports and imports" refer only to that portion of total Canadian exports and imports that were transported by rail to or from the ports.

Intraprovincial Rail Movements (Figure 6.2)

Intraprovincial rail movements accounted for \$975.5 million in revenues and 57.3 million tonnes of cargo.

British Columbia accounted for the largest proportion of intraprovincial revenues in 1990 with \$503.4 million, followed by Ontario with \$147.0 million and Québec with \$101.5 million.

Chapitre 6

Origine et destination des marchandises

Introduction

L'origine et la destination des livraisons de marchandises, présentées dans ce chapitre, se rapportent seulement au Canadien National et au Canadien Pacifique. Ces données sont obtenues par l'intermédiaire de l'Office national des transports du Canada (ONTC).

Flux des marchandises

Le CN et le CP ont déclaré des recettes à l'ordre de \$7.1 milliards pour le transport de 182.4 millions de tonnes de marchandises.

Les mouvements ferroviaires en provenance de l'Ontario ont généré \$1.5 milliard de recettes, suivis des mouvements de l'Alberta avec \$1.3 milliard, de la Colombie-Britannique avec \$1.2 milliard et de ceux de la Saskatchewan avec \$1.0 milliard. Ensemble, ces quatre provinces ont transporté 74 millions de tonnes, représentant 70% des recettes totales et plus de 72% du tonnage total transporté. La plupart des chargements avait pour destinations les États-Unis, les autres pays (par voie maritime) et l'Ontario.

La plupart des chargements, destinés aux exportations maritimes, provenait des transporteurs ferroviaires de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. La plus grande part de ces chargements, expédiée vers d'autres pays par voie maritime à partir de la Colombie-Britannique, a représenté 27.4% des recettes et 36.6% du tonnage.

La plus grande part des importations par voie maritime arrivait aux ports situés en Colombie-Britannique, en Nouvelle-Écosse et au Québec. Les chargements sont ensuite transportés par voie ferroviaire aux points de destination dont la plupart se trouve en Ontario et au Québec.

Dans cette publication "les importations et exportations par mer" représentent la part des exportations et importations canadiennes, lesquelles sont transportées par voie ferroviaire vers les ports canadiens ou à partir de ces derniers.

Mouvements ferroviaires intraprovinciaux (figure 6.2)

Les mouvements ferroviaires intraprovinciaux ont figuré pour \$975.5 millions de recettes et 57.3 millions de tonnes de marchandises.

En 1990, la Colombie-Britannique a occupé la première place en termes des recettes des mouvements intraprovinciaux, avec \$503.4 millions, suivie de l'Ontario avec \$147.0 millions et du Québec avec \$101.5 millions.

These three provinces contributed 88.2% or \$751.9 million to the intraprovincial revenues and transported 77.1% or 42.8 million tonnes intraprovincially.

Interprovincial Rail Movements (Figure 6.2)

Interprovincial rail movements accounted for \$3.5 billion in revenues and 82.3 million tonnes of cargo.

The following movements accounted for a major portion of the interprovincial revenues and tonnes:

- Alberta to British Columbia \$612.1 million; 22.9 tonnes
- Saskatchewan to British Columbia \$437.7 million; 12.3 tonnes
- Saskatchewan to Ontario \$273.2 million 8.7 tonnes

Rail Movements between Canada and the United States (Figure 6.2)

Movements out of Canada to the United States were about \$2.0 billion and 30.5 million tonnes. Movements from Ontario (\$522.7 million), Québec (\$377.1 million), Alberta (\$375.3 million) and British Columbia (\$370.6 million) totalled 84.6% of the revenues from Canada-United States movements.

Traffic from the United States to Canada totalled \$526.4 million and 9.3 million tonnes. Movements to Ontario (\$205.4 million) and to Québec (\$156.6 million) totalled 68.8% of the revenues from the United States-Canada movements.

In-transit traffic (US to US through Canada) totalled \$123.4 million and 2.9 million tonnes.

Marine Imports (Figure 6.3)

Marine imports that were distributed domestically by rail totalled \$263.8 million in revenues and 3.9 million in tonnage.

Shipments destined to Ontario accounted for the largest proportion of marine import movements with 45.7% of the revenues and 50.3% of the tonnage. Shipments destined to Québec accounted for another 30.0% of the revenues and 22.7% of the tonnage.

Rail movements originating at ports in British Columbia, Québec and Nova Scotia accounted for \$262.5 million or 99.5% of the revenues from marine import shipments and 98.9% of the tonnage transported.

Marine Exports (Figure 6.4)

Railway movements that were identified as marine exports totalled \$1.9 billion in revenues and 73.2 million tonnes.

Ces trois provinces ont généré 88.2%, ou \$751.9 millions, des recettes des mouvements intraprovinciaux, et représenté 77.1%, ou 42.8 millions de tonnes, du tonnage total des mouvements intraprovinciaux.

Mouvements ferroviaires interprovinciaux (figure 6.2)

Les mouvements ferroviaires interprovinciaux ont figuré pour \$3.5 milliards de recettes et 82.3 millions de tonnes de marchandises.

Les mouvements suivants ont généré le plus de recettes en termes de mouvements interprovinciaux:

- de l'Alberta vers la Colombie-Britannique \$612.1 millions 22.9 tonnes
- de la Saskatchewan vers la Colombie-Britannique \$437.7 millions 12.3 tonnes
- de la Colombie-Britannique vers l'Ontario \$273.2 millions 8.7 tonnes

Mouvements ferroviaires entre le Canada et les États-Unis (figure 6.2)

Les mouvements effectués du Canada vers les États-Unis ont généré à peu près \$2.0 milliards et 30.5 millions de tonnes. Les mouvements en provenance de l'Ontario (\$522.7 millions), du Québec (\$377.1 millions), de l'Alberta (\$375.3 millions) et de la Colombie-Britannique (\$370.6 millions), ont représenté au total 84.6% des recettes des mouvements Canada – États-Unis.

Le trafic des États-Unis vers le Canada a représenté \$526.4 millions et 9.3 millions de tonnes. Les mouvements à destination de l'Ontario (\$205.4 millions) et du Québec (\$156.6 millions) ont figuré pour 68.8% des recettes des mouvements États-Unis-Canada.

Le trafic en transit (É.-U. – É.-U. par le Canada) a représenté \$123.4 millions et 2.9 millions de tonnes.

Importations par mer (figure 6.3)

Les importations par mer qui sont ensuite distribuées par des réseaux ferroviaires au Canada ont totalisé \$263.8 millions de recettes et 3.9 millions de tonnes.

Les expéditions à destination de l'Ontario ont représenté la plus grande part des mouvements des importations par mer avec 45.7% des recettes et 50.3% du tonnage. Les expéditions à destination du Québec ont représenté 30.0% des recettes et 22.7% du tonnage.

Les mouvements ferroviaires en provenance des ports de la Colombie-Britannique, du Québec et de la Nouvelle-Écosse ont représenté \$262.5 millions ou 99.5% des recettes des importations par mer et 98.9% du tonnage transporté.

Exportations par mer (figure 6.4)

Les mouvements ferroviaires faisant l'objet des exportations par mer ont généré \$1.9 milliards de recettes et représenté 73.2 millions de tonnes.

Figure 6.1

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues and Tonnes, 1990

| | | Nfld. | P.E.I. | N.S. | | Que. | | |
|-----------------------|--------|-------|----------|---------|---------|---------|-----------|---------|
| Destination | | T.-N. | Î.-P.-É. | N.-É. | N.B. | Qué. | Ont. | Man. |
| | | | | | | | | |
| Origin | | | | | | | | |
| Newfoundland | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Prince Edward Island | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 2 | 478 | - | 628 | 4,801 | 72 |
| Tonnes | '000 | - | -- | 5 | - | 11 | 76 | 1 |
| Nova Scotia | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | 29,981 | 3,041 | 9,497 | 7,083 | 1,167 |
| Tonnes | '000 | - | - | 5 704 | 236 | 202 | 107 | 6 |
| New Brunswick | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 56 | 4,083 | 16,687 | 12,304 | 13,357 | 2,536 |
| Tonnes | '000 | - | 3 | 100 | 1 692 | 336 | 336 | 25 |
| Quebec | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 254 | 21,366 | 20,350 | 94,710 | 68,036 | 20,707 |
| Tonnes | '000 | - | 2 | 268 | 428 | 4 020 | 2 615 | 199 |
| Ontario | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 303 | 46,040 | 43,764 | 123,225 | 146,869 | 67,694 |
| Tonnes | '000 | - | 3 | 433 | 579 | 3 848 | 10 948 | 890 |
| Manitoba | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 131 | 2,308 | 3,280 | 18,422 | 29,360 | 12,213 |
| Tonnes | '000 | - | 2 | 27 | 43 | 325 | 909 | 691 |
| Saskatchewan | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 264 | 2,654 | 3,717 | 23,292 | 111,991 | 15,979 |
| Tonnes | '000 | - | 3 | 30 | 42 | 362 | 3 326 | 762 |
| Alberta | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 223 | 8,896 | 10,009 | 54,038 | 166,351 | 23,682 |
| Tonnes | '000 | - | 2 | 69 | 82 | 680 | 3 553 | 611 |
| British Columbia | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 217 | 10,802 | 8,903 | 57,823 | 158,118 | 16,372 |
| Tonnes | '000 | - | 2 | 69 | 77 | 485 | 2 487 | 237 |
| Northwest Territories | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | - | - | 13 |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | - | - | -- |
| U.S. by Rail | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 17 | 10,332 | 12,757 | 117,953 | 205,121 | 14,154 |
| Tonnes | '000 | - | -- | 120 | 166 | 2 276 | 3 456 | 248 |
| Marine Import | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 2 | 6,391 | 625 | 79,116 | 120,709 | 5,180 |
| Tonnes | '000 | - | -- | 27 | 14 | 893 | 1 978 | 52 |
| Total | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 1,469 | 143,331 | 123,134 | 591,008 | 1,031,797 | 179,768 |
| Tonnes | '000 | - | 18 | 6 853 | 3 358 | 13 439 | 29 792 | 3 722 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Figure 6.1

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes et tonnes, 1990

| Sask. | Alta. | B.C. | N.W.T. | U.S. by Rail | Marine Export | Total | | Destination |
|----------------|---------|---------|---------|-------------------------------|-------------------------|-----------|--------|---------------------------|
| | Alb. | C.-B. | T.N.-O. | É.-U. par chemin de fer | Exportation maritime | | | |
| Origine | | | | | | | | |
| - | - | - | - | - | - | - | \$'000 | Terre-Neuve |
| - | - | - | - | - | - | - | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| - | 73 | 6 | - | 1,385 | 5 | 7,451 | \$'000 | Île-du-Prince-Édouard |
| - | -- | -- | - | 11 | -- | 106 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 248 | 2,970 | 2,658 | 34 | 14,432 | 29 | 71,140 | \$'000 | Nouvelle-Écosse |
| 2 | 13 | 11 | -- | 241 | 1 | 6 523 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 230 | 915 | 470 | 6 | 27,578 | 10,258 | 88,481 | \$'000 | Nouveau-Brunswick |
| 3 | 5 | 2 | -- | 455 | 1 039 | 3 996 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 12,871 | 58,047 | 56,328 | 96 | 348,593 | 37,644 | 739,001 | \$'000 | Québec |
| 85 | 363 | 310 | -- | 6 383 | 1 126 | 15 801 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 38,079 | 221,260 | 195,028 | 18 | 522,680 | 72,258 | 1,477,217 | \$'000 | Ontario |
| 318 | 1 681 | 1 208 | -- | 6 944 | 2 236 | 29 089 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 7,711 | 8,276 | 8,391 | 48 | 26,015 | 154,821 | 270,976 | \$'000 | Manitoba |
| 351 | 168 | 127 | -- | 534 | 4 988 | 8 165 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 4,857 | 7,698 | 18,602 | 30 | 229,622 | 599,211 | 1,017,916 | \$'000 | Saskatchewan |
| 606 | 269 | 458 | -- | 4 507 | 17 766 | 28 131 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 11,039 | 26,912 | 93,993 | 5,368 | 375,268 | 556,874 | 1,332,654 | \$'000 | Alberta |
| 478 | 1 845 | 2 857 | 153 | 6 266 | 20 869 | 37 464 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 4,777 | 32,116 | 57,161 | 33 | 370,564 | 448,365 | 1,165,251 | \$'000 | Colombie-Britannique |
| 68 | 1 398 | 3 279 | -- | 4 483 | 24 272 | 36 858 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| - | 7 | 7,169 | - | 32 | 3,322 | 10,543 | \$'000 | Territoires du Nord-Ouest |
| - | -- | 79 | - | -- | 35 | 114 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 20,940 | 66,768 | 37,844 | 267 | 123,413 | 40,236 | 649,804 | \$'000 | É.-U. par chemin de fer |
| 554 | 960 | 671 | 3 | 2 948 | 830 | 12 233 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 2,689 | 13,436 | 5,776 | - | 29,913 | - | 263,838 | \$'000 | Importation maritime |
| 27 | 216 | 39 | - | 681 | - | 3 929 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |
| 103,440 | 438,478 | 483,427 | 5,901 | 2,069,496 | 1,923,024 | 7,094,275 | \$'000 | Total |
| 2 492 | 6 919 | 9 042 | 157 | 33 453 | 73 163 | 182 408 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | | Tonnes |

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 6.2

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues and Tonnes – Marine Imports and Exports Integrated with Provincial Tonnage, 1990

| With Provincial Tonnage, 1955 | | Nfld. | P.E.I. | N.S. | Que. | | | |
|-------------------------------|--------|-------|----------|---------|---------|---------|-----------|---------|
| Destination | | T.-N. | Î.-P.-É. | N.-É. | N.B. | Qué. | Ont. | Man. |
| Origin | | | | | | | | |
| Newfoundland | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Prince Edward Island | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 2 | 484 | - | 628 | 4,801 | 72 |
| Tonnes | '000 | - | -- | 5 | - | 11 | 76 | 1 |
| Nova Scotia | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | 30,233 | 3,359 | 33,819 | 44,820 | 2,415 |
| Tonnes | '000 | - | - | 5 706 | 237 | 690 | 740 | 15 |
| New Brunswick | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 56 | 6,586 | 24,153 | 12,946 | 14,100 | 2,540 |
| Tonnes | '000 | - | 3 | 174 | 2 652 | 358 | 359 | 25 |
| Quebec | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 344 | 46,699 | 22,203 | 101,528 | 80,484 | 22,392 |
| Tonnes | '000 | - | 3 | 998 | 481 | 4 358 | 3 380 | 223 |
| Ontario | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 312 | 75,961 | 48,499 | 153,036 | 147,031 | 67,911 |
| Tonnes | '000 | - | 3 | 1 002 | 676 | 5 326 | 10 954 | 891 |
| Manitoba | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 131 | 4,072 | 3,284 | 23,004 | 111,487 | 13,971 |
| Tonnes | '000 | - | 2 | 40 | 43 | 407 | 4 322 | 752 |
| Saskatchewan | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 264 | 4,824 | 3,722 | 28,585 | 273,216 | 27,410 |
| Tonnes | '000 | - | 3 | 55 | 42 | 456 | 8 686 | 1 160 |
| Alberta | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 223 | 13,049 | 10,037 | 58,513 | 196,408 | 23,723 |
| Tonnes | '000 | - | 2 | 104 | 82 | 744 | 4 271 | 611 |
| British Columbia | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 217 | 17,028 | 8,966 | 113,145 | 228,627 | 18,741 |
| Tonnes | '000 | - | 2 | 94 | 78 | 873 | 3 051 | 258 |
| Northwest Territories | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | - | - | 13 |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | - | - | -- |
| U.S. by Rail | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 17 | 10,994 | 13,012 | 156,612 | 205,454 | 14,186 |
| Tonnes | '000 | - | -- | 128 | 183 | 3 074 | 3 460 | 248 |
| Total | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 1,566 | 209,929 | 137,234 | 681,815 | 1,306,429 | 193,373 |
| Tonnes | '000 | - | 19 | 8 307 | 4 474 | 16 296 | 39 300 | 4 182 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Figure 6.2

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes et tonnes – Importations et exportations maritimes intégrées au tonnage provincial, 1990

| Sask. | Alta. Alb. | B.C. C.-B. | N.W.T. T.N.-O. | U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer | Total | | Destination |
|---------|---------------|---------------|-------------------|--|-----------|--------|---------------------------|
| | | | | | | | Origine |
| - | - | - | - | - | - | \$'000 | Terre-Neuve |
| - | - | - | - | - | - | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | 73 | 6 | - | 1,484 | 7,551 | \$'000 | Île-du-Prince-Édouard |
| - | -- | -- | - | 12 | 106 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 715 | 6,382 | 6,007 | 34 | 15,741 | 143,526 | \$'000 | Nouvelle-Écosse |
| 4 | 31 | 23 | -- | 259 | 7 705 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 230 | 919 | 525 | 6 | 27,587 | 89,648 | \$'000 | Nouveau-Brunswick |
| 3 | 5 | 3 | -- | 455 | 4 037 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 14,221 | 62,757 | 62,819 | 96 | 377,089 | 790,631 | \$'000 | Québec |
| 99 | 407 | 387 | -- | 7 045 | 17 382 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 38,081 | 221,260 | 202,438 | 18 | 522,680 | 1,477,227 | \$'000 | Ontario |
| 318 | 1 681 | 1 295 | -- | 6 944 | 29 090 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 7,711 | 8,276 | 72,989 | 48 | 26,016 | 270,988 | \$'000 | Manitoba |
| 351 | 168 | 1 546 | -- | 534 | 8 165 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 4,857 | 7,698 | 437,690 | 30 | 229,622 | 1,017,916 | \$'000 | Saskatchewan |
| 606 | 269 | 12 347 | -- | 4 507 | 28 131 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 11,039 | 26,912 | 612,115 | 5,368 | 375,268 | 1,332,654 | \$'000 | Alberta |
| 478 | 1 845 | 22 909 | 153 | 6 266 | 37 464 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 5,647 | 37,426 | 503,392 | 33 | 370,564 | 1,303,786 | \$'000 | Colombie-Britannique |
| 78 | 1 552 | 27 512 | -- | 4 483 | 37 981 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | 7 | 10,491 | - | 32 | 10,543 | \$'000 | Territoires du Nord-Ouest |
| - | -- | 114 | - | -- | 114 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 20,940 | 66,768 | 38,139 | 267 | 123,413 | 649,804 | \$'000 | É.-U. par chemin de fer |
| 554 | 960 | 673 | 3 | 2 948 | 12 233 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 103,440 | 438,478 | 1,946,613 | 5,901 | 2,069,496 | 7,094,275 | \$'000 | Total |
| 2 492 | 6 919 | 66 809 | 157 | 33 453 | 182 408 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 6.3

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues and Tonnes for Marine Imports, 1990

| | | Nfld. | P.E.I. | N.S. | | Que. | | |
|-----------------------------|--------|-------|----------|-------|------|--------|---------|-------|
| Destination | | T.-N. | Î.-P.-É. | N.-É. | N.B. | Qué. | Ont. | Man. |
| Origin | | | | | | | | |
| Newfoundland | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Prince Edward Island | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Nova Scotia | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | 238 | 317 | 24,322 | 37,736 | 1,248 |
| Tonnes | '000 | - | - | 1 | 1 | 488 | 633 | 9 |
| New Brunswick | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | 24 | 6 | 451 | 669 | 4 |
| Tonnes | '000 | - | - | 1 | -- | 17 | 22 | -- |
| Quebec | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 2 | 114 | 249 | 771 | 11,947 | 1,567 |
| Tonnes | '000 | - | -- | 2 | 12 | 35 | 763 | 23 |
| Ontario | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | 1 | 6 | - |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | -- | -- | - |
| Manitoba | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | 11 | - | - |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | -- | - | - |
| Saskatchewan | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Alberta | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | - | - | - |
| British Columbia | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | 6,015 | 53 | 53,560 | 70,352 | 2,361 |
| Tonnes | '000 | - | - | 24 | -- | 353 | 561 | 20 |
| Northwest Territories | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | - | - | - |
| U.S. by Rail | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Tonnes | '000 | - | - | - | - | - | - | - |
| Total Marine Imports | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | - | 2 | 6,391 | 625 | 79,116 | 120,709 | 5,180 |
| Tonnes | '000 | - | -- | 27 | 14 | 893 | 1 978 | 52 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Figure 6.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes et tonnes pour les importations maritimes, 1990

| Sask. | Alta. | B.C. | N.W.T. | U.S. by Rail | | | Destination |
|-------|--------|-------|---------|-------------------------------|---------|--------|---------------------------|
| | Alb. | C.-B. | T.N.-O. | É.-U. par chemin de fer | Total | | |
| | | | | | | | Origine |
| - | - | - | - | - | - | \$'000 | Terre-Neuve |
| - | - | - | - | - | - | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | - | - | 100 | 100 | \$'000 | Île-du-Prince-Édouard |
| - | - | - | - | 1 | 1 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 467 | 3,412 | 3,336 | - | 1,309 | 72,386 | \$'000 | Nouvelle-Écosse |
| 3 | 18 | 12 | - | 18 | 1 183 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | 3 | - | - | 9 | 1,166 | \$'000 | Nouveau-Brunswick |
| - | -- | - | - | -- | 40 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 1,350 | 4,710 | 2,424 | - | 28,495 | 51,630 | \$'000 | Québec |
| 14 | 44 | 27 | - | 662 | 1 582 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 1 | - | 2 | - | - | 10 | \$'000 | Ontario |
| -- | - | -- | - | - | -- | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | - | - | 1 | 11 | \$'000 | Manitoba |
| - | - | - | - | -- | -- | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | - | - | - | - | \$'000 | Saskatchewan |
| - | - | - | - | - | - | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | - | - | - | - | \$'000 | Alberta |
| - | - | - | - | - | - | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| 870 | 5,310 | 14 | - | - | 138,535 | \$'000 | Colombie-Britannique |
| 10 | 154 | 1 | - | - | 1 123 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | - | - | - | - | \$'000 | Territoires du Nord-Ouest |
| - | - | - | - | - | - | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | - | - | - | - | \$'000 | É.-U. par chemin de fer |
| - | - | - | - | - | - | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| | | | | | | | Total |
| 2,689 | 13,436 | 5,776 | - | 29,913 | 263,838 | \$'000 | Recettes |
| 27 | 216 | 39 | - | 681 | 3 929 | '000 | Tonnes |

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 6.4

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues and Tonnes for Marine Exports, 1990

| | | Nfld. | P.E.I. | N.S. | | Que. | | |
|-----------------------|--------|-------|----------|--------|--------|--------|---------|--------|
| Destination | | T.-N. | Î.-P.-É. | N.-É. | N.B. | Qué. | Ont. | Man. |
| | | | | | | | | |
| Origin | | | | | | | | |
| Newfoundland | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | — | — | — | — | — | — |
| Tonnes | '000 | — | — | — | — | — | — | — |
| Prince Edward Island | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | — | 5 | — | — | — | — |
| Tonnes | '000 | — | — | -- | — | — | — | — |
| Nova Scotia | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | — | 14 | — | — | 1 | — |
| Tonnes | '000 | — | — | 1 | — | — | -- | — |
| New Brunswick | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | — | 2,479 | 7,460 | 190 | 74 | — |
| Tonnes | '000 | — | — | 73 | 960 | 4 | 1 | — |
| Quebec | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | 88 | 25,219 | 1,604 | 6,047 | 501 | 118 |
| Tonnes | '000 | — | 1 | 728 | 41 | 304 | 3 | -- |
| Ontario | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | 9 | 29,921 | 4,735 | 29,810 | 157 | 217 |
| Tonnes | '000 | — | -- | 569 | 97 | 1 478 | 6 | -- |
| Manitoba | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | — | 1,764 | 4 | 4,571 | 82,127 | 1,758 |
| Tonnes | '000 | — | — | 14 | -- | 81 | 3 413 | 61 |
| Saskatchewan | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | — | 2,170 | 5 | 5,293 | 161,225 | 11,431 |
| Tonnes | '000 | — | — | 25 | -- | 93 | 5 360 | 398 |
| Alberta | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | — | 4,152 | 27 | 4,475 | 30,057 | 41 |
| Tonnes | '000 | — | — | 35 | -- | 64 | 718 | -- |
| British Columbia | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | — | 211 | 10 | 1,763 | 157 | 8 |
| Tonnes | '000 | — | — | 1 | -- | 35 | 4 | -- |
| Northwest Territories | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | — | — | — | — | — | — |
| Tonnes | '000 | — | — | — | — | — | — | — |
| U.S. by Rail | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | — | 662 | 255 | 38,659 | 333 | 32 |
| Tonnes | '000 | — | — | 8 | 17 | 798 | 5 | -- |
| Total | | | | | | | | |
| Revenue | \$'000 | — | 97 | 66,598 | 14,099 | 90,807 | 274,632 | 13,605 |
| Tonnes | '000 | — | 1 | 1 453 | 1 116 | 2 857 | 9 508 | 460 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Figure 6.4

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes et tonnes pour les exportations maritimes, 1990

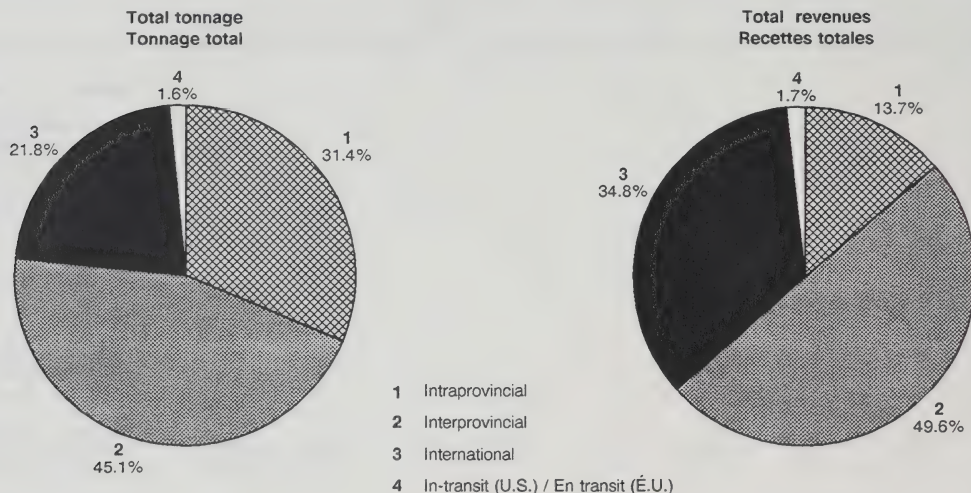
| Sask. | Alta. | B.C. | N.W.T. | U.S. by Rail | Total | | Destination |
|-------|-------|-----------|---------|-------------------------------|-----------|--------|---------------------------|
| | Alb. | C.-B. | T.N.-O. | É.-U. par chemin de fer | | | |
| | | | | | | | Origine |
| - | - | - | - | - | - | \$'000 | Terre-Neuve |
| - | - | - | - | - | - | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | - | - | - | 5 | \$'000 | Île-du-Prince-Édouard |
| - | - | - | - | - | -- | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 14 | - | - | 29 | \$'000 | Nouvelle-Écosse |
| - | - | -- | - | - | 1 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 55 | - | - | 10,258 | \$'000 | Nouveau-Brunswick |
| - | - | -- | - | - | 1 039 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 4,067 | - | - | 37,644 | \$'000 | Québec |
| - | - | 50 | - | - | 1 126 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 7,408 | - | - | 72,258 | \$'000 | Ontario |
| - | - | 87 | - | - | 2 236 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 64,598 | - | - | 154,821 | \$'000 | Manitoba |
| - | - | 1 419 | - | - | 4 988 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 419,088 | - | - | 599,211 | \$'000 | Saskatchewan |
| - | - | 11 890 | - | - | 17 766 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 518,121 | - | - | 556,874 | \$'000 | Alberta |
| - | - | 20 052 | - | - | 20 869 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 446,217 | - | - | 448,365 | \$'000 | Colombie-Britannique |
| - | - | 24 232 | - | - | 24 272 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 3,322 | - | - | 3,322 | \$'000 | Territoires du Nord-Ouest |
| - | - | 35 | - | - | 35 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 295 | - | - | 40,236 | \$'000 | É.-U. par chemin de fer |
| - | - | 2 | - | - | 830 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |
| - | - | 1,463,185 | - | - | 1,923,024 | \$'000 | Total |
| - | - | 57 767 | - | - | 73 163 | '000 | Recettes |
| | | | | | | | Tonnes |

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 6.5

**Freight Origin and Destination Statistics:
Total Tonnage Handled and Revenues
Earned by Type of Movement, 1990**

**Statistiques sur l'origine et la destination du fret:
tonnage total manutentionné et les recettes
accumulées selon le type de mouvement, 1990**



Such shipments originating in Saskatchewan, Alberta and British Columbia accounted for \$1.6 billion or 83.4% of the revenues, 62.9 million tonnes or 86.0% of the tonnage transported.

Commodities transported to British Columbia and within the province, for marine exports totalled \$1.5 billion or 76.1% of the revenues and 57.8 million tonnes or 79.0% of the tonnage.

Total tonnes and revenues handled by type of movement are presented in figure 6.5. Interprovincial movements account for the highest proportion in terms of both revenues (49.6%) and tonnes (45.1%) transported. Since commodities transported within a province travel over shorter distance, intraprovincial revenues accounted for 13.7% of the revenues compared to 31.4% of the total tonnage. Total revenues and tonnes associated with international movements were 34.8% and 21.8% of the respective totals due mainly to the type of commodities transported.

Major Commodity Movements by Region

Figure 6.6 presents tonnage of five major commodity movements from one region to another. More detailed data can be provided upon request.

Des chargements tels que ceux provenant de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont figuré pour \$1.6 milliards ou 83.4% de recettes et 62.9 millions de tonnes, soit 86.0% du tonnage transporté.

Les marchandises déchargées en Colombie-Britannique en provenance des autres régions et destinées aux exportations par voie maritimes ont totalisé \$1.5 milliards ou 76.1% des recettes et 57.8 millions de tonnes ou 79.0% du tonnage.

La figure 6.5 présente le total des tonnages et des recettes identifiés par type de mouvement. Les mouvements interprovinciaux ont représenté la plus grande part en termes de recettes (49.6%) et de tonnage transporté (45.1%). Étant donné que les marchandises transportées à l'intérieur d'une province se font sur un trajet plus court, les recettes provenant des mouvements intraprovinciaux ont figuré pour 13.7% des recettes, mais 31.4% du tonnage total transporté. Le total des recettes et des tonnages associés avec les mouvements internationaux représentait 34.8% et 21.8% des totaux respectifs, et ceci à cause des types de marchandises transportées.

Mouvements des principales marchandises selon la région

La figure 6.6 donne le tonnage des mouvements des cinq principales marchandises d'une région à l'autre. On peut obtenir sur demande des données plus détaillées.

The region consisting of British Columbia and the Northwest Territories handled the largest proportion of tonnage in 1990, 67.0 million tonnes, mostly from export bound shipments of bituminous coal (29.2 million tonnes), wheat (9.8 million tonnes), and sulphur (4.5 million tonnes). The Prairies originated 55.2% of these shipments while 41.3% were from within the region itself.

Ontario and the United States received the second- and third- highest tonnages of goods with 39.3 million tonnes and 33.4 million tonnes, respectively. Ontario received 8.1 million tonnes of wheat from Manitoba, Saskatchewan and Alberta, 20.6% of the tonnage entering that province. The United States received 3.6 million tonnes of muriate of potassium (potash) from Manitoba, Saskatchewan and Alberta region, 2.8 million tonnes of lumber from British Columbia and the Northwest Territories and 2.0 million tonnes of newsprint paper from Québec.

The tonnage transported by region of loading and unloading is presented in Figure 6.7.

Revenues, Tonnes and the Number of Railway Cars, by Commodity Group

Revenues, tonnes and the number of railway cars loaded by CN and CP are shown in an ascending commodity group code order in figure 6.8.

There was a decrease of 1.7% in the tonnage transported of bituminous coal, the top commodity handled in terms of both revenues and tonnage.

An additional 6 million tonnes of wheat transported in 1990 generated an additional \$189 million in revenues, also maintaining the second rank.

Other important commodities transported in 1990 were potash, lumber and woodpulp.

En 1990, la région couvrant la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest ont reçu la plus grande part du tonnage de marchandises, dont la plupart des chargements était destinée aux exportations: houille grasse (29.2 millions de tonnes), blé (9.8 millions de tonnes) et soufre (4.5 millions de tonnes). Les Prairies étaient à l'origine de 55.2% de ces chargements, alors que 41.5% de ces chargements provenaient de l'intérieur même de la région.

L'Ontario et les États-Unis se sont placés deuxième et troisième au niveau du tonnage de marchandises reçues avec 39.3 millions de tonnes et 33.4 millions de tonnes respectivement. L'Ontario a reçu 8.1 millions de tonnes de blé du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, soit 20.6% du tonnage reçu dans cette province. Les États-Unis ont reçu 3.6 millions de tonnes de potassium (potasse) de la région couvrant le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, 2.8 millions de bois de construction de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest, et 2.0 millions de tonnes de papier journal du Québec.

La figure 6.7 présente le tonnage de la cargaison transportée selon la région de chargement et de déchargement.

Recettes, tonnage et nombre de wagons, selon le groupe de marchandises

La figure 6.8 présente les recettes, le tonnage et le nombre de wagons utilisés pour chaque produit transporté par le CN et le CP, en ordre ascendant selon le groupe de marchandises.

Le tonnage de la houille grasse, une marchandise produisant le plus de recettes et de tonnage, a baissé de 1.7%.

Une augmentation de 6.0 millions de tonnes de blé transporté a rapporté \$189 millions de plus en 1990, et ceci a permis au blé de conserver la deuxième place.

D'autres importantes marchandises transportées en 1990 ont été le potassium (potasse), le bois de construction et le papier journal.

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990



| Code | Commodity - Marchandise | Tonnes |
|------|---------------------------------------|--------------|
| | | ('000) |
| | Atlantic - Atlantic | |
| | Atlantique - Atlantique | |
| 276 | Gypsum | 5 002 |
| 416 | Gypse | |
| 416 | Muriate of potassium(potash) | 1 525 |
| | Chlorure (muriate) de potassium | |
| 238 | Bituminous coal | 996 |
| | Houille grasse | |
| 222 | Zinc ore and concentrates | 259 |
| | Minerais et concentrés de zinc | |
| 442 | Fuel oil, n.e.s. | 151 |
| | Mazout n.d.a. | |
| | Total for selected Commodities | 7 935 |
| | Total des produits choisis | |
| | Total Tonnage | 8 777 |
| | Tonnage Total | |

| Code | Commodity - Marchandise | Tonnes |
|------|--|--------------|
| | | ('000) |
| | Quebec - Atlantic | |
| | Québec - Atlantique | |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers | 540 |
| | (plans i & v) | |
| | C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | |
| 514 | Asbestos and asbestos-cement basic products | 130 |
| | Produits de base en amiante et en fibrociment | |
| 516 | Portland cement, standard | 108 |
| | Ciment portland ordinaire | |
| 626 | Freight forwarder & shipper association traffic | 53 |
| | (pool car traffic) | |
| | Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs | |
| 308 | Lumber | 52 |
| | Bois de construction | |
| | Total for selected Commodities | 885 |
| | Total des produits choisis | |
| | Total Tonnage | 1 482 |
| | Tonnage Total | |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 – Continued

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|---------------------------------------|--|--------------|
| | | ('000) |
| Ontario – Atlantic | | |
| Ontario – Atlantique | | |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) | 539 |
| | C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | |
| 26 | Corn | 92 |
| | Mais | |
| 626 | Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) | 83 |
| | Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs | |
| 558 | Road motor vehicles, n.e.s. | 79 |
| | Véhicules automobiles routiers n.d.a. | |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. | 70 |
| | Chargements mixtes, n.d.a. | |
| Total for selected Commodities | | 865 |
| Total des produits choisis | | |
| Total Tonnage | | 1 681 |
| Tonnage Total | | |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|--|------------|
| | | ('000) |
| British Columbia and the N.W.T – Atlantic | | |
| Colombie-Britannique et les T.N.-O – Atlantique | | |
| 320 | Plywood | 49 |
| | Contre-plaqué | |
| 330 | Woodpulp | 38 |
| | Pâte de bois | |
| 308 | Lumber | 32 |
| | Bois de construction | |
| 554 | Passenger automobiles and chassis | 22 |
| | Voitures particulières et châssis | |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) | 13 |
| | C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | |
| Total for selected Commodities | | 156 |
| Total des produits choisis | | |
| Total Tonnage | | 173 |
| Tonnage Total | | |

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 – suite

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|---|---|------------|
| | | ('000) |
| Manitoba, Saskatchewan, Alberta – Atlantic | | |
| Manitoba, Saskatchewan, Alberta – Atlantique | | |
| 44 | Wheat flour | 52 |
| | Farine de blé | |
| 450 | Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) | 37 |
| | Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.) | |
| 24 | Barley | 32 |
| | Orge | |
| 308 | Lumber | 31 |
| | Bois de construction | |
| 136 | Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. | 27 |
| | Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a | |
| Total for selected Commodities | | 181 |
| Total des produits choisis | | |
| Total Tonnage | | 373 |
| Tonnage Total | | |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|---------------------------------------|---|------------|
| | | ('000) |
| U.S. – Atlantic | | |
| É.-U. – Atlantique | | |
| 250 | Clay - Argile | 52 |
| 330 | Woodpulp - Pâte de bois | 25 |
| 424 | Synthetic rubber - Caoutchouc synthétique | 18 |
| 554 | Passenger automobiles and chassis | 14 |
| | Voitures particulières et châssis | |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. | 13 |
| | Chargements mixtes, n.d.a. | |
| Total for selected Commodities | | 125 |
| Total des produits choisis | | |
| Total Tonnage | | 311 |
| Tonnage Total | | |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 - Continued

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 - suite



| Code | Commodity - Marchandise | Tonnes |
|------|--|--------------|
| | | ('000) |
| | Atlantic - Quebec Atlantique - Québec | |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | 449 |
| 284 | Common salt, rock or bulk Sel gemme de saline | 101 |
| 228 | Iron and steel scrap Ferraille de fer et d'acier | 77 |
| 222 | Zinc ore and concentrates Minerais et concentrés de zinc | 66 |
| 330 | Woodpulp Pâte de bois | 36 |
| | Total for selected Commodities Total des produits choisis | 731 |
| | Total Tonnage Tonnage Total | 1 058 |

| Code | Commodity - Marchandise | Tonnes |
|------|--|--------------|
| | | ('000) |
| | Quebec - Quebec Québec - Québec | |
| 190 | Pulpwood chips Copeaux de bois à pâte | 1 203 |
| 330 | Woodpulp Pâte de bois | 421 |
| 202 | Bauxite ore and alumina Minerais de bauxite et alumine | 285 |
| 382 | Sulphuric acid Acide sulfurique | 229 |
| 442 | Fuel oil, n.e.s. Mazout n.d.a. | 205 |
| | Total for selected Commodities Total des produits choisis | 2 345 |
| | Total Tonnage Tonnage Total | 4 358 |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 – Continued

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|---|--------------|
| | | ('000) |
| | Ontario – Quebec | |
| | Ontario – Québec | |
| 34 | Wheat | 753 |
| | Blé | |
| 284 | Common salt, rock or bulk | 567 |
| | Sel gemme de saline | |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. | 382 |
| | Chargements mixtes, n.d.a. | |
| 450 | Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) | 318 |
| | Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.) | |
| 222 | Zinc ore and concentrates | 305 |
| | Minerais et concentrés de zinc | |
| | Total for selected Commodities | 2 326 |
| | Total des produits choisis | |
| | Total Tonnage | 5 325 |
| | Tonnage Total | |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|------------|
| | | ('000) |
| | British Columbia and the N.W.T. – Quebec | |
| | Colombie-Britannique et les T.N.-O – Québec | |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. | 314 |
| | Chargements mixtes, n.d.a. | |
| 308 | Lumber | 152 |
| | Bois de construction | |
| 320 | Plywood | 122 |
| | Contre-plaqué | |
| 554 | Passenger automobiles and chassis | 114 |
| | Voitures particulières et châssis | |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) | 38 |
| | C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | |
| | Total for selected Commodities | 742 |
| | Total des produits choisis | |
| | Total Tonnage | 873 |
| | Tonnage Total | |

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 – suite

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|--------------|
| | | ('000) |
| | Manitoba, Saskatchewan and Alberta – Quebec | |
| | Manitoba, Saskatchewan et Alberta – Québec | |
| 34 | Wheat - Blé | 120 |
| 416 | Muriate of potassium(potash) | 117 |
| | Chlorure (muriate) de potassium | |
| 104 | Vegetables, dried | 110 |
| | Légumes séchés | |
| 402 | Alcohols and their derivatives | 87 |
| | Alcools et leurs dérivés | |
| 400 | Hydrocarbons and their derivatives | 76 |
| | Hydrocarbures et leurs dérivés | |
| | Total for selected Commodities | 511 |
| | Total des produits choisis | |
| | Total Tonnage | 1 606 |
| | Tonnage Total | |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|--------------|
| | | ('000) |
| | U.S. – Quebec | |
| | E.-U. – Québec | |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. | 900 |
| | Chargements mixtes, n.d.a. | |
| 134 | Soyabean oil meal | 163 |
| | Tourteaux de soja | |
| 284 | Common salt, rock or bulk | 120 |
| | Sel gemme de saline | |
| 432 | Chemical specialties, industrial, n.e.s. | 114 |
| | Produits chimiques industriels n.d.a. | |
| 556 | Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies | 111 |
| | Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles | |
| | Total for selected Commodities | 1 409 |
| | Total des produits choisis | |
| | Total Tonnage | 3 073 |
| | Tonnage Total | |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 – Continued

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 – suite



| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|--------------|
| | | ('000) |
| | Atlantic – Ontario Atlantique – Ontario | |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | 583 |
| 108 | Sugar Sucre | 156 |
| 96 | Potatoes, other than sweet Pommes de terre (sauf patates douces) | 73 |
| 178 | Peatmoss and mosses, n.e.s. Tourbe et autres mousses n.d.a. | 44 |
| 562 | Rubber tires and tubes Pneus et chambres à air en caoutchouc | 36 |
| | Total for selected Commodities Total des produits choisis | 895 |
| | Total Tonnage Tonnage Total | 1 175 |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|---|--------------|
| | | ('000) |
| | Quebec – Ontario Québec – Ontario | |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. Chargements mixtes, n.d.a. | 702 |
| 442 | Fuel oil, n.e.s. Mazout n.d.a. | 618 |
| 334 | Newsprint paper Papier journal | 270 |
| 460 | Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier | 229 |
| 308 | Lumber Bois de construction | 161 |
| | Total for selected Commodities Total des produits choisis | 1 981 |
| | Total Tonnage Tonnage Total | 3 380 |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 – Continued

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|--|---------------|
| | | ('000) |
| Ontario – Ontario | | |
| 214 | Nickel-copper ores and concentrates Minerais et concentrés de nickel-cuivre | 3 210 |
| 292 | Non metallic, crude, n.e.s. Minéraux non métalliques bruts n.d.a. | 827 |
| 208 | Iron ore and concentrates Minerais et concentrés de fer | 599 |
| 190 | Pulpwood chips Copeaux de bois à pâte | 595 |
| 188 | Pulpwood logs Billes de bois à pâte | 583 |
| Total for selected Commodities Total des produits choisis | | 5 815 |
| Total Tonnage Tonnage Total | | 10 954 |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|--|--------------|
| | | ('000) |
| British Columbia and the N.W.T. – Ontario Colombie-Britannique et les T.N.-O. – Ontario | | |
| 238 | Bituminous coal Houille grasse | 1 299 |
| 308 | Lumber Bois de construction | 748 |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. Chargements mixtes, n.d.a. | 402 |
| 320 | Plywood Contre-plaqué | 130 |
| 554 | Passenger automobiles and chassis Voitures particulières et châssis | 117 |
| Total for selected Commodities Total des produits choisis | | 2 698 |
| Total Tonnage Tonnage Total | | 3 051 |

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 – suite

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|---|---------------|
| | | ('000) |
| Manitoba, Saskatchewan, Alberta – Ontario | | |
| 34 | Wheat Blé | 8 094 |
| 238 | Bituminous coal Houille grasse | 1 816 |
| 416 | Muriate of potassium(potash) Chlorure (muriate) de potassium | 1 484 |
| 240 | Lignite coal Lignites | 1 253 |
| 24 | Barley Orge | 918 |
| Total for selected Commodities Total des produits choisis | | 13 567 |
| Total Tonnage Tonnage Total | | 17 278 |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|--|--------------|
| | | ('000) |
| U.S. – Ontario E.-U. – Ontario | | |
| 556 | Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles | 399 |
| 250 | Clay Argile | 280 |
| 256 | Sand, industrial Sable, d'usage industriel | 245 |
| 414 | Ammonium phosphates Phosphates d'ammonium | 159 |
| 426 | Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base | 144 |
| Total for selected Commodities Total des produits choisis | | 1 227 |
| Total Tonnage Tonnage Total | | 3 460 |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 – Continued



Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 – suite

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|---|--------|
| | | ('000) |
| 630 | Atlantic – Manitoba, Saskatchewan and Alberta Atlantique – Manitoba, Saskatchewan et Alberta C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | 20 |
| 124 | Pre-cooked frozen food preparations Préparations alimentaires, précuites, congelées | 15 |
| 322 | Wood building boards, n.e.s. Panneaux de bois de construction n.d.a. | 9 |
| 348 | Building board, n.e.s. Panneaux de construction n.d.a. | 6 |
| 558 | Road motor vehicles, n.e.s. Véhicules automobiles routiers n.d.a. | 5 |
| Total for selected Commodities Total des produits choisis | | 57 |
| Total Tonnage Tonnage Total | | 83 |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|---|--------|
| | | ('000) |
| 626 | Quebec – Manitoba, Saskatchewan and Alberta Québec – Manitoba, Saskatchewan et Alberta Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs | 184 |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. Chargements mixtes, n.d.a. | 102 |
| 126 | Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a. | 82 |
| 628 | T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | 30 |
| 588 | Household and personal equipment, n.e.s. Articles ménagers et personnels n.d.a. | 29 |
| Total for selected Commodities Total des produits choisis | | 429 |
| Total Tonnage Tonnage Total | | 729 |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 – Continued

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|---|--------------|
| | | ('000) |
| Ontario – Manitoba, Saskatchewan, Alberta | | |
| 626 | Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) | 639 |
| | Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs | |
| 468 | Sheet and strip, steel | 266 |
| | Feuilles et feuillards d'acier | |
| 558 | Road motor vehicles, n.e.s. | 156 |
| | Véhicules automobiles routiers n.d.a. | |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. | 148 |
| | Chargements mixtes, n.d.a. | |
| 126 | Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. | 137 |
| | Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a. | |
| Total for selected Commodities | | 1 348 |
| Total des produits choisis | | |
| Total Tonnage | | 2 889 |
| Tonnage Total | | |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|-------------------------------|--------------|
| | | ('000) |
| British Columbia and the N.W.T – Manitoba, Saskatchewan and Alberta | | |
| Colombie-Britannique et les T.N.-O. – Manitoba, Saskatchewan et Alberta | | |
| 282 | Phosphate rock | 920 |
| | Roche phosphatée | |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. | 162 |
| | Chargements mixtes, n.d.a. | |
| 276 | Gypsum | 149 |
| | Gypse | |
| 308 | Lumber | 97 |
| | Bois de construction | |
| 330 | Woodpulp | 89 |
| | Pâte de bois | |
| Total for selected Commodities | | 1 420 |
| Total des produits choisis | | |
| Total Tonnage | | 1 887 |
| Tonnage Total | | |

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 – suite

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|--|--------------|
| | | ('000) |
| Manitoba, Saskatchewan, Alberta – Manitoba, Saskatchewan, Alberta | | |
| 252 | Other crude refractory materials | 670 |
| | Autres matières réfractaires brutes | |
| 34 | Wheat | 513 |
| | Blé | |
| 416 | Muriate of potassium (potash) | 442 |
| | Chlorure (muriate) de potassium | |
| 240 | Lignite coal | 407 |
| | Lignites | |
| 388 | Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. | 401 |
| | Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a. | |
| Total for selected Commodities | | 2 435 |
| Total des produits choisis | | |
| Total Tonnage | | 6 239 |
| Tonnage Total | | |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|--|-------------------------------|--------------|
| | | ('000) |
| U.S.– Manitoba, Saskatchewan and Alberta | | |
| E.-U. – Manitoba, Saskatchewan et Alberta | | |
| 228 | Iron and steel scrap | 350 |
| | Ferraille de fer et d'acier | |
| 134 | Soyabean oil meal | 157 |
| | Tourteaux de soja | |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. | 117 |
| | Chargements mixtes, n.d.a. | |
| 446 | Petroleum coke | 97 |
| | Coke de pétrole | |
| 516 | Portland cement, standard | 78 |
| | Ciment portland ordinaire | |
| Total for selected Commodities | | 801 |
| Total des produits choisis | | |
| Total Tonnage | | 1 762 |
| Tonnage Total | | |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 – Continued

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 – suite



| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|-----------|
| | | ('000) |
| | Atlantic – British Columbia and the N.W.T. Atlantique – Colombie Britannique et les T.N.-O. | |
| 554 | Passenger automobiles and chassis Voitures particulières et châssis | 7 |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | 5 |
| 562 | Rubber tires and tubes Pneus et chambres à air en caoutchouc | 4 |
| 222 | Zinc ore and concentrates Minerais et concentrés de zinc | 1 |
| 16 | Fish and marine animals Poissons et animaux marins | 1 |
| | Total for selected Commodities Total des produits choisis | 20 |
| | Total Tonnage Tonnage Total | 26 |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|------------|
| | | ('000) |
| | Quebec – British Columbia and the N.W.T. Québec – Colombie-Britannique et les T.N.-O. | |
| 626 | Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs | 101 |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. Chargements mixtes, n.d.a. | 67 |
| 126 | Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a. | 42 |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | 21 |
| 588 | Household and personal equipment, n.e.s. Articles ménagers et personnels n.d.a. | 10 |
| | Total for selected Commodities Total des produits choisis | 242 |
| | Total Tonnage Tonnage Total | 387 |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 – Continued

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|--------------|
| | | ('000) |
| | Ontario – British Columbia and the N.W.T. Ontario – Colombie Britannique et les T.N.-O. | |
| 626 | Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs | 323 |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. Chargements mixtes, n.d.a. | 133 |
| 126 | Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a. | 82 |
| 558 | Road motor vehicles, n.e.s. Véhicules automobiles routiers n.d.a. | 66 |
| 464 | Bars and rods, steel Barres et tiges d'acier | 60 |
| | Total for selected Commodities Total des produits choisis | 667 |
| | Total Tonnage Tonnage Total | 1 294 |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|---|---------------|
| | | ('000) |
| | British Columbia and the N.W.T. – British Columbia and the N.W.T. Colombie-Britannique et les T.N.-O. – Colombie- Britannique et les T.N.-O. | |
| 238 | Bituminous coal Houille grasse | 22 332 |
| 190 | Pulpwood chips Copeaux de bois à pâte | 2 393 |
| 204 | Copper ores and concentrates Minerais et concentrés de cuivre | 608 |
| 330 | Woodpulp Pâte de bois | 551 |
| 308 | Lumber Bois de construction | 339 |
| | Total for selected Commodities Total des produits choisis | 26 226 |
| | Total Tonnage Tonnage Total | 27 625 |

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 – suite

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|---------------|
| | | ('000) |
| | Manitoba, Saskatchewan and Alberta – British Columbia and the N.W.T. Manitoba, Saskatchewan et Alberta – Colombie- Britannique et les T.N.-O. | |
| 34 | Wheat Blé | 9 762 |
| 238 | Bituminous coal Houille grasse | 6 895 |
| 290 | Sulphur, n.e.s. Soufre n.d.a. | 4 503 |
| 416 | Muriate of potassium(potash) Chlorure (muriate) de potassium | 3 874 |
| 24 | Barley Orge | 3 689 |
| | Total for selected Commodities Total des produits choisis | 28 727 |
| | Total Tonnage Tonnage Total | 36 955 |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|---|------------|
| | | ('000) |
| | U.S. – British Columbia and the N.W.T. É.-U. – Colombie-Britannique et les T.N.-O. | |
| 26 | Corn Maïs | 127 |
| 210 | Lead ore and concentrates Minerais et concentrés de plomb | 124 |
| 222 | Zinc ore and concentrates Minerais et concentrés de zinc | 85 |
| 134 | Soyabean oil meal Tourteaux de soja | 55 |
| 392 | Sodium carbonate Carbonate de sodium | 43 |
| | Total for selected Commodities Total des produits choisis | 436 |
| | Total Tonnage Tonnage Total | 676 |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 - Continued



| Code | Commodity - Marchandise | Tonnes |
|--|---|------------|
| | | ('000) |
| | Atlantic - U.S. Atlantique - É.-U. | |
| 334 | Newsprint paper Papier journal | 209 |
| 330 | Woodpulp Pâte de bois | 187 |
| 336 | Groundwood printing and specialty paper Papier de pâte mécanique et papier spécial | 94 |
| 308 | Lumber Bois de construction | 61 |
| 348 | Building board, n.e.s. Panneaux de construction n.d.a. | 27 |
| Total for selected Commodities Total des produits choisis | | 579 |
| Total Tonnage Tonnage Total | | 726 |

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 - suite

| Code | Commodity - Marchandise | Tonnes |
|--|--|--------------|
| | | ('000) |
| | Quebec - U.S. Québec - É.-U. | |
| 334 | Newsprint paper Papier journal | 2 031 |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. Chargements mixtes, n.d.a. | 979 |
| 480 | Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a. | 573 |
| 308 | Lumber Bois de construction | 377 |
| 336 | Groundwood printing and specialty paper Papier de pâte mécanique et papier spécial | 323 |
| Total for selected Commodities Total des produits choisis | | 4 284 |
| Total Tonnage Tonnage Total | | 7 044 |

Figure 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1990 – Concluded

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|---|--------------|
| | | ('000) |
| | Ontario – U.S. | |
| | Ontario – É.-U. | |
| 334 | Newsprint paper | 998 |
| | Papier journal | |
| 330 | Woodpulp | 923 |
| | Pâte de bois | |
| 558 | Road motor vehicles, n.e.s. | 502 |
| | Véhicules automobiles routiers n.d.a. | |
| 450 | Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) | 470 |
| | Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.) | |
| 554 | Passenger automobiles and chassis | 468 |
| | Voitures particulières et châssis | |
| | Total for selected Commodities | 3 362 |
| | Total des produits choisis | |
| | Total Tonnage | 6 944 |
| | Tonnage Total | |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|--------------|
| | | ('000) |
| | British Columbia and the N.W.T. – U.S. | |
| | Colombie-Britannique et les T.N.-O. – É.-U. | |
| 308 | Lumber | 2 806 |
| | Bois de construction | |
| 330 | Woodpulp | 831 |
| | Pâte de bois | |
| 238 | Bituminous coal | 471 |
| | Houille grasse | |
| 322 | Wood building boards, n.e.s. | 67 |
| | Panneaux de bois de construction n.d.a. | |
| 492 | Zinc and alloys | 59 |
| | Zinc et alliages | |
| | Total for selected Commodities | 4 234 |
| | Total des produits choisis | |
| | Total Tonnage | 4 483 |
| | Tonnage Total | |

Figure 6.6

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 – fin

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|---------------|
| | | ('000) |
| | Manitoba, Saskatchewan and Alberta – U.S. | |
| | Manitoba, Saskatchewan et Alberta – É.-U. | |
| 416 | Muriate of potassium(potash) | 3 635 |
| | Chlorure (muriate) de potassium | |
| 288 | Liquid sulphur | 1 173 |
| | Soufre liquide | |
| 418 | Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. | 987 |
| | Engrais et matières fertilisantes n.d.a. | |
| 330 | Woodpulp | 710 |
| | Pâte de bois | |
| 388 | Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. | 698 |
| | Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a. | |
| | Total for selected Commodities | 7 206 |
| | Total des produits choisis | |
| | Total Tonnage | 11 305 |
| | Tonnage Total | |

| Code | Commodity – Marchandise | Tonnes |
|------|--|--------------|
| | | ('000) |
| | U.S. – U.S. | |
| | É.-U. – É.-U. | |
| 336 | Groundwood printing and specialty paper | 539 |
| | Papier de pâte mécanique et papier spécial | |
| 34 | Wheat | 470 |
| | Blé | |
| 26 | Corn | 300 |
| | Mais | |
| 330 | Woodpulp | 173 |
| | Pâte de bois | |
| 250 | Clay | 149 |
| | Argile | |
| | Total for selected Commodities | 1 632 |
| | Total des produits choisis | |
| | Total Tonnage | 2 947 |
| | Tonnage Total | |

Figure 6.7

**Freight Origin and Destination Statistics:
Cargo Tonnage Transported by Region,
1990**

**Statistiques sur l'origine et la destination du fret:
tonnage de la cargaison transporté selon la région,
1990**

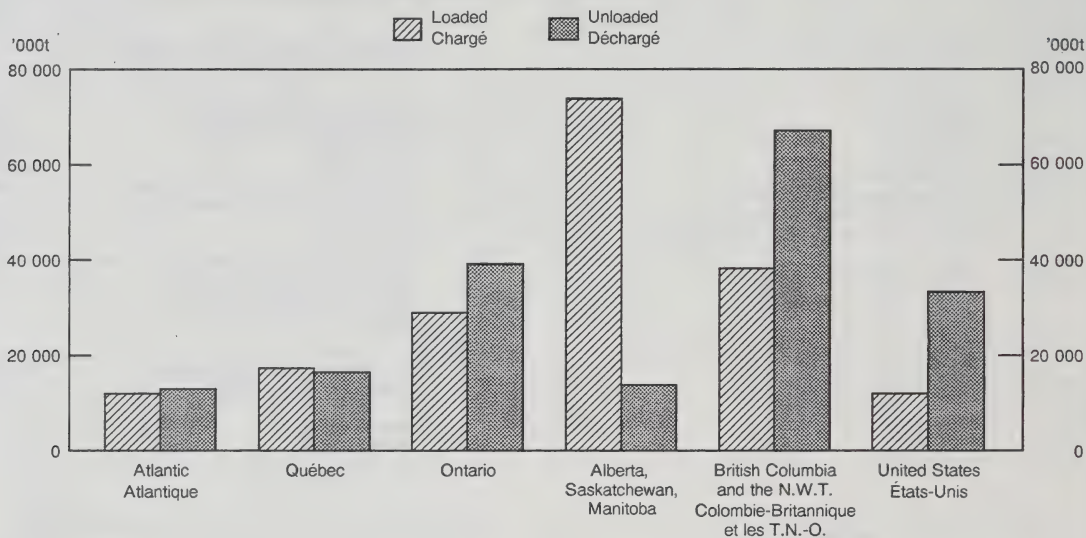


Figure 6.8

**Railway Commodity Origin and Destination,
Revenues, Tonnes, and the Number of Railway
Cars by Commodity Group, 1990**

| Code | Commodity | Revenue | Tonnes | Cars |
|------|---|----------|--------|----------|
| | Produits | Recettes | | Wagons |
| | | \$'000 | '000 | '000,000 |
| 4 | Swine – Porcs | 20 | -- | 5 |
| 6 | Horses, mules and donkeys – Chevaux, mulets et ânes | -- | -- | 1 |
| 8 | Live animals, n.e.s. – Animaux vivants n.d.a. | 1 | -- | 1 |
| 10 | Meat, fresh or chilled – Viandes fraîches ou réfrigérées | 4,007 | 27 | 999 |
| 12 | Meat, frozen – Viandes congelées | 2,916 | 33 | 1,302 |
| 14 | Meat and meat preparations, n.e.s. – Viandes et préparations à base de viandes n.d.a. | 875 | 7 | 341 |
| 16 | Fish and marine animals – Poissons et animaux marins | 3,682 | 34 | 1,555 |
| 18 | Butter – Beurre | 544 | 5 | 255 |
| 20 | Cheese – Fromages | 1,172 | 11 | 481 |
| 22 | Dairy produce, n.e.s. eggs and honey – Produits laitiers n.d.a., oeufs et miel | 6,386 | 75 | 2,066 |
| 24 | Barley – Orge | 169,927 | 5 229 | 68,765 |
| 26 | Corn – Maïs | 22,487 | 832 | 9,537 |
| 28 | Oats – Avoine | 23,876 | 788 | 11,609 |
| 30 | Rice – Riz | 3,435 | 60 | 785 |
| 32 | Rye – Seigle | 12,850 | 347 | 4,118 |
| 34 | Wheat – Blé | 610,970 | 20 104 | 236,160 |
| 36 | Cereals unmilled, n.e.s. – Céréales non moulues n.d.a. | 2,773 | 84 | 1,316 |
| 38 | Corn meal and flour – Farine et semoule de maïs | 1,444 | 38 | 515 |
| 40 | Corn starch – Féculé de maïs | 7,340 | 141 | 1,969 |
| 42 | Malt and malt flour – Malt et farine de malt | 14,626 | 411 | 5,841 |
| 44 | Wheat flour – Farine de blé | 18,260 | 401 | 8,044 |
| 46 | Cereals milled, n.e.s. – Céréales moulues n.d.a. | 1,800 | 34 | 837 |
| 48 | Bakery products – Produits de boulangerie | 8,008 | 59 | 3,562 |
| 50 | Cereal products – Produits à base de céréales | 7,001 | 50 | 3,108 |
| 52 | Farinaceous substances & flour, n.e.s. for use as food – Substances farineuses et farines n.d.a. destinées à l'alimentation | 1,927 | 31 | 724 |
| 54 | Apples – Pommes | 859 | 8 | 292 |
| 58 | Oranges – Oranges | 4,666 | 37 | 766 |
| 60 | Other citrus fruits – Autres agrumes | 117 | 1 | 20 |
| 62 | Grapes – Raisins | 3,012 | 23 | 495 |
| 66 | Cantaloupes and melons, n.e.s. – Cantaloups et melons n.d.a. | 7 | -- | 1 |
| 68 | Peaches – Pêches | 2 | -- | 2 |
| 70 | Pears – Poires | 258 | 3 | 76 |
| 72 | Fresh or chilled fruits, n.e.s. and berries – Fruits frais ou réfrigérés n.d.a. et baies | 142 | 1 | 45 |
| 74 | Frozen fruits and berries – Fruits et baies congelés | 1,015 | 8 | 285 |
| 76 | Dried and dehydrated fruits – Fruits séchés et déshydratés | 8 | -- | 5 |
| 78 | Fruit juices & fruit juice concentrates not frozen – Jus de fruits et concentrés de jus de fruit non congelés | 1,258 | 11 | 408 |
| 80 | Fruit juice concentrates, frozen – Concentrés de jus de fruits congelés | 2,280 | 14 | 650 |
| 82 | Fruits and fruit preparations, n.e.s. – Fruits et préparations de fruits n.d.a. | 14,643 | 132 | 4,203 |
| 84 | Nuts, except oil nuts – Noix (à l'exclusion des noix oléagineuses) | 151 | 1 | 78 |
| 88 | Cabbage – Choux | 1 | -- | 1 |
| 90 | Celery – Céleris | 173 | 1 | 28 |
| 94 | Onions and shallots – Oignons et échalotes | 728 | 15 | 621 |
| 96 | Potatoes, other than sweet – Pommes de terre (sauf patates douces) | 9,790 | 127 | 4,599 |
| 100 | Vegetables, n.e.s. fresh or chilled – Légumes frais ou réfrigérés n.d.a. | 4,298 | 38 | 936 |
| 102 | Vegetables, frozen – Légumes congelés | 3,249 | 29 | 1,214 |
| 104 | Vegetables, dried – Légumes séchés | 18,981 | 430 | 12,106 |
| 106 | Vegetables and preparations, n.e.s. – Légumes et préparations de légumes n.d.a. | 2,324 | 23 | 597 |
| 108 | Sugar – Sucre | 9,503 | 309 | 5,474 |

Figure 6.8

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, recettes, tonnes, et le nombre de
wagons par groupe de produits, 1990**

Figure 6.8

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues, Tonnes, and the Number of Railway Cars by Commodity Group, 1990 – Continued

| Code | Commodity | Revenue | Tonnes | Cars |
|------|---|----------|--------|----------|
| | Produits | Recettes | | Wagons |
| | | \$'000 | '000 | '000,000 |
| 110 | Molasses and syrups – Mielasses et sirops | 8,884 | 294 | 3,578 |
| 112 | Sugar preparations(incl.confectionery), n.e.s – Préparations à base de sucre (y compris les confiseries) n.d.a. | 6,844 | 50 | 2,614 |
| 114 | Coffee – Café | 219 | 2 | 76 |
| 116 | Cocoa and chocolate, tea, spices and vinegar – Cacao et chocolat, thé, épices et vinaigre | 471 | 5 | 194 |
| 118 | Margarine and similar products – Margarine et produits similaires | 3,918 | 32 | 1,459 |
| 120 | Shortening and lard – Graisse préparée et saindoux | 743 | 9 | 263 |
| 122 | Soups and infant junior foods – Soupes et aliments pour bébés et jeunes enfants | 2,360 | 30 | 778 |
| 124 | Pre-cooked frozen food preparations – Préparations alimentaires, précuites, congelées | 4,619 | 36 | 1,353 |
| 126 | Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a. | 61,414 | 530 | 23,565 |
| 128 | Hay, forage and straw – Foin, fourrage et paille | 51 | 1 | 25 |
| 130 | Wheat bran, shorts and middlings – Son d'orge, remoulages | 6,401 | 204 | 3,720 |
| 132 | Ground cereals and by-products, n.e.s. – Céréales moulues et dérivés n.d.a. | 5,630 | 187 | 2,787 |
| 134 | Soyabean oil meal – Tourteaux de soja | 17,309 | 796 | 9,670 |
| 136 | Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a. | 16,346 | 537 | 7,311 |
| 138 | Feeds of vegetable origin, n.e.s. – Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a. | 23,563 | 723 | 12,256 |
| 140 | Feeds of animal origin – Aliments d'origine animale pour animaux | 1,007 | 10 | 265 |
| 142 | Primary or concentrated feeds – Aliments concentrés pour animaux | 22 | -- | 8 |
| 144 | Secondary or complete animal feeds, n.e.s. – Aliments complets pour animaux n.d.a. | 5,814 | 66 | 2,578 |
| 146 | Non-alcoholic beverages – Boissons non alcooliques | 592 | 7 | 306 |
| 148 | Ale, beer, stout and porter – Ale, bière, stout et porter | 1,145 | 16 | 320 |
| 150 | Wines & fermented alcoholic beverages, n.e.s – Vins et boissons alcooliques fermentées n.d.a. | 330 | 4 | 122 |
| 152 | Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées | 2,902 | 29 | 1,059 |
| 154 | Cigarettes – Cigarettes | 6,880 | 56 | 3,577 |
| 156 | Tobacco, unmanufactured – Tabacs bruts | 175 | 3 | 156 |
| 158 | Tobacco, manufactured, n.e.s. – Tabacs fabriqués, n.d.a. | 98 | -- | 47 |
| 160 | Raw hides and skins including fur skins – Cuir et peaux bruts, y compris pelleteries | 727 | 16 | 769 |
| 162 | Primary tankage – Déchets d'abattoir étunés, bruts | 1,549 | 32 | 482 |
| 164 | Crude animal products, inedible, n.e.s. (exc.fibres) – Produits bruts d'origine animale, non comestible n.d.a. (sauf les fibres) | 60 | 3 | 60 |
| 166 | Seeds for sowing, n.e.s. – Semences n.d.a. | 7,166 | 153 | 3,768 |
| 168 | Flaxseed – Lin | 12,083 | 420 | 5,515 |
| 170 | Rapeseed – Colza | 74,125 | 2 316 | 29,782 |
| 172 | Soyabeans – Soja | 1,166 | 85 | 1,627 |
| 174 | Oil seeds, oil nuts and oil kernels, n.e.s. – Graines, noix et amandes oléagineuses n.d.a. | 7,073 | 173 | 5,355 |
| 176 | Rubber and allied gums, natural – Caoutchouc et gommes analogues | 868 | 20 | 329 |
| 178 | Peatmoss and mosses, n.e.s. – Tourbe et autres mousses n.d.a. | 4,645 | 89 | 4,809 |
| 180 | Other crude vegetable materials, inedible, n.e.s – Autres matières brutes d'origine végétale, non comestibles, n.d.a. | 946 | 5 | 264 |

Figure 6.8

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes, tonnes, et le nombre de wagons par groupe de produits, 1990 – suite

Figure 6.8

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues, Tonnes, and the Number of Railway Cars by Commodity Group, 1990 – Continued

| Code | Commodity | Revenue | Tonnes | Cars |
|------|---|----------|--------|----------|
| | Produits | Recettes | | Wagons |
| | | \$'000 | '000 | '000,000 |
| 182 | Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois | 9,052 | 943 | 15,577 |
| 184 | Fence posts, pitprops and piling of wood – Piquets de clôture, étais de mine et pilots | 454 | 6 | 127 |
| 186 | Round timber, n.e.s. – Bois en grume n.d.a. | 9,680 | 152 | 2,954 |
| 188 | Pulpwood logs – Billes de bois à pâte | 12,912 | 975 | 15,456 |
| 190 | Pulpwood chips – copeaux de bois à pâte | 75,544 | 4 192 | 81,169 |
| 192 | Christmas trees – Arbres de Noël | 12 | -- | 6 |
| 194 | Other crude wood materials, n.e.s. – Autres matières de bois bruts n.d.a. | 52 | 2 | 40 |
| 196 | Silk, wool and animal hair – Soie, laine et poils d'origine animale | 32 | -- | 22 |
| 198 | Cotton – Coton | 1,651 | 33 | 753 |
| 200 | Vegetable and man-made textile fibres, exc. cotton – Fibres textiles végétales et chimiques (sauf le coton) | 3,874 | 71 | 2,011 |
| 202 | Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine | 14,469 | 630 | 7,437 |
| 204 | Copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de cuivre | 21,909 | 959 | 10,960 |
| 206 | Copper matte and precipitates – Mattes et précipités de cuivre | 1,673 | 32 | 397 |
| 208 | Iron ore and concentrates – Minerais et concentrés de fer | 10,081 | 618 | 6,571 |
| 210 | Lead ore and concentrates – Minerais et concentrés de plomb | 11,580 | 307 | 3,712 |
| 212 | Manganese ore – Minerais de manganèse | 65 | 2 | 30 |
| 214 | Nickel-copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de nickel-cuivre | 11,244 | 3 265 | 44,865 |
| 216 | Nickel ore and concentrates – Minerais et concentrés de nickel | 11 | -- | 2 |
| 218 | Matte, nickel, copper-nickel or nickel-iron chromium alloy – Mattes et alliages de nickel(cuivre-nickel et nickel-chrome-fer) | 4,099 | 124 | 2,761 |
| 222 | Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc | 38,932 | 1 087 | 12,942 |
| 224 | Lead and zinc ores and concentrates – Minerais et concentrés de plomb et de zinc | 322 | 35 | 502 |
| 226 | Metallic ores and concentrates, n.e.s. – Minerais et concentrés métalliques n.d.a. | 1,342 | 24 | 479 |
| 228 | Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier | 37,221 | 1 528 | 24,766 |
| 230 | Non-ferrous metal scrap incl. precious metal scrap – Déchets de métaux non ferreux, y compris les déchets de métaux précieux | 4,306 | 91 | 2,389 |
| 232 | Slags, drosses & other by-products, n.e.s. – Cendres, scories et autres dérivés n.d.a. | 896 | 16 | 228 |
| 236 | Anthracite coal – Anthracite | 50 | 2 | 21 |
| 238 | Bituminous coal – Houille grasse | 678,925 | 33 897 | 369,316 |
| 240 | Lignite coal – Lignite | 32,039 | 1 661 | 19,204 |
| 242 | Coal, n.e.s. – Houille n.d.a. | 294 | 4 | 186 |
| 244 | Crude mineral oils(petroleum) – Huiles minérales brutes (pétrole) | 472 | 9 | 142 |
| 246 | Natural gas & other crude bituminous substances – Gaz naturel et autres substances bitumineuses brutes | 3,172 | 71 | 882 |
| 248 | Asbestos, unmanufactured, crude and fibre – Amiante non ouvré, brut et en fibres | 144 | 2 | 42 |
| 250 | Clay – Argile | 38,012 | 646 | 8,613 |
| 252 | Other crude refractory materials – Autres matières réfractaires brutes | 7,445 | 797 | 9,281 |
| 254 | Natural abrasives – Abrasifs naturels | 829 | 17 | 250 |
| 256 | Sand, industrial – Sable, d'usage industriel | 15,934 | 640 | 7,293 |

Figure 6.8

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes, tonnes, et le nombre de wagons par groupe de produits, 1990 – suite

Figure 6.8

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues, Tonnes, and the Number of Railway Cars by Commodity Group, 1990 – Continued

| Code | Commodity | Revenue | Tonnes | Cars |
|------|--|----------|--------|----------|
| | Produits | Recettes | | Wagons |
| | | \$'000 | '000 | '000,000 |
| 258 | Sand, n.e.s. – Sable n.d.a. | 203 | 3 | 58 |
| 260 | Gravel – Gravier | 42 | 1 | 12 |
| 262 | Building stone, rough – Pierre de construction, brute | 1,058 | 17 | 210 |
| 264 | Silica or silex, n.e.s. – Silice ou silex n.d.a. | 1,720 | 45 | 672 |
| 266 | Agricultural limestone – Pierre calcaire, d'usage agricole | 341 | 9 | 214 |
| 268 | Limestone, furnace or foundry, and fluxing stone – Pierre calcaire (usage industriel) et castines | 557 | 22 | 255 |
| 270 | Limestone, crushed or broken, n.e.s. – Pierre calcaire concassée n.d.a. | 2,094 | 49 | 538 |
| 272 | Stone, n.e.s.including stone refuse – Pierre n.d.a., y compris les débris de pierre | 1,299 | 39 | 520 |
| 274 | Barytes, natural – Barytine | 1,148 | 23 | 464 |
| 276 | Gypsum – Gypse | 18,357 | 5 286 | 62,701 |
| 278 | Pyrites, iron, except roasted – Pyrites de fer (sauf frittées) | 657 | 16 | 206 |
| 280 | Nepheline syenite – Syénite néphélinique | 10,574 | 301 | 3,752 |
| 282 | Phosphate rock – Roche phosphatée | 14,202 | 1 038 | 11,574 |
| 284 | Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline | 22,151 | 1 058 | 11,935 |
| 286 | Common salt, n.e.s. – Sel commun n.d.a. | 12,035 | 271 | 3,483 |
| 288 | Liquid sulphur – Soufre liquide | 59,999 | 1 329 | 14,946 |
| 290 | Sulphur, n.e.s. – Soufre n.d.a. | 135,732 | 4 523 | 49,612 |
| 292 | Non metallic, crude, n.e.s. – Minéraux non métalliques bruts n.d.a. | 17,054 | 1 323 | 21,250 |
| 294 | Textile rags and waste, n.e.s. – Chiffons et déchets de textiles n.d.a. | 92 | 1 | 69 |
| 296 | Paper waste – Déchets de papier | 8,171 | 158 | 4,287 |
| 298 | Slag (excl. basic) and ashes, waste – Scories (sauf basiques) et cendres, déchets | 3,742 | 128 | 1,498 |
| 300 | Wood waste, n.e.s. – Déchets de bois n.d.a. | 1,142 | 43 | 1,280 |
| 304 | Waste materials, n.e.s. – Autres déchets n.d.a. | 3,579 | 73 | 2,362 |
| 306 | Leather and dressed furs and rubber fabricated materials – Cuirs, fourrures apprêtées et demi-produits en caoutchouc | 129 | 3 | 156 |
| 308 | Lumber – Bois de construction | 467,373 | 6 370 | 106,069 |
| 310 | Flooring – Couvertures de sol | 70 | 1 | 27 |
| 312 | Railway ties – Traverses de chemin de fer | 2,823 | 48 | 1,478 |
| 314 | Shingles and shakes of wood – Bardeaux et bardeaux fendus | 231 | 4 | 196 |
| 316 | Sawmill products, n.e.s. – Sciages | 110 | 2 | 76 |
| 318 | Veneer – Placages | 5,454 | 138 | 2,380 |
| 320 | Plywood – Contre-plaqué | 45,815 | 556 | 12,295 |
| 322 | Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a. | 35,959 | 972 | 14,798 |
| 324 | Millwork (woodwork) – Bois travaillé | 1,829 | 12 | 855 |
| 326 | Cooperage stock & box, crate & package shook – Ouvrages de tonnellerie, caisses et bois de layetier | 118 | 2 | 41 |
| 328 | Other wood fabricated materials, n.e.s. – Autre demi produits en bois n.d.a. | 763 | 16 | 550 |
| 330 | Woodpulp – Pâte de bois | 292,578 | 5 361 | 77,990 |
| 332 | Pulp, n.e.s. – Pâte n.d.a. | 90 | 4 | 141 |
| 334 | Newsprint paper – Papier journal | 259,273 | 4 191 | 69,940 |
| 336 | Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial | 88,566 | 1 280 | 23,691 |
| 338 | Book paper – Papier d'édition | 5 | -- | 2 |
| 340 | Fine paper, tissue paper and sanitary paper – Papier fin, papier de soie et papier hygiénique | 9,145 | 115 | 5,351 |
| 342 | Wrapping paper – Papier d'emballage | 10,949 | 148 | 2,576 |
| 344 | Paperboard, n.e.s. – Carton n.d.a. | 6,275 | 100 | 2,307 |
| 346 | Building paper – Papier de construction | 2,388 | 50 | 1,388 |

Figure 6.8

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes, tonnes, et le nombre de wagons par groupe de produits, 1990 – suite

Figure 6.8

**Railway Commodity Origin and Destination,
Revenues, Tonnes, and the Number of Railway
Cars by Commodity Group, 1990 – Continued**

| Code | Commodity | Revenue | Tonnes | Cars |
|------|--|----------|--------|----------|
| | Produits | Recettes | | Wagons |
| | | \$'000 | '000 | '000,000 |
| 348 | Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a. | 36,957 | 864 | 16,943 |
| 350 | Paper, n.e.s. – Papiers n.d.a. | 479 | 9 | 395 |
| 352 | Batts, batting, wadding and felt – Ouate et bourre en masse ou en feuilles, feutre | 357 | 2 | 146 |
| 354 | Cordage, twine and rope – Cordages, ficelles et cordes | 15 | -- | 11 |
| 356 | Cotton broad-woven fabrics – Tissus larges de coton | 54 | 2 | 91 |
| 358 | Jute broad-woven fabrics – Tissus larges de jute | 15 | -- | 22 |
| 360 | Textile fabricated materials, n.e.s. – Demi-produits en matières textiles n.d.a. | 162 | 2 | 126 |
| 362 | Animal oils and fats(exc. marine) – Huiles & corps gras d'origine animale (sauf marins) | 5,251 | 107 | 1,500 |
| 364 | Fish and marine animal oils – Huiles de poissons et d'animaux marins | 154 | 2 | 35 |
| 366 | Cottonseed oil and linseed oil – Huile de coton et huile de lin | 424 | 8 | 121 |
| 368 | Soyabean oil – Huile de soja | 1,975 | 70 | 1,006 |
| 370 | Vegetable oils and fats, n.e.s. – Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s. | 17,113 | 452 | 6,681 |
| 372 | Chemically modified oils,fats and waxes, and their derivatives – Huiles, corps gras et cires modifiés chimiquement & leurs dérivés | 642 | 11 | 166 |
| 374 | Turpentine, rosin and rosin oils, spirits and acids – Térébenthine, colophane et huiles, essences & acides de colophane | 786 | 11 | 203 |
| 376 | Gum, wood and vegetable extracts – Extraits de gomme, de bois et de végétaux | 3,645 | 73 | 915 |
| 378 | Carbon blacks – Noir de carbone | 10,068 | 105 | 2,832 |
| 380 | Chemical elements – Éléments chimiques | 31,160 | 563 | 7,385 |
| 382 | Sulphuric acid – Acide sulfurique | 44,332 | 2 005 | 22,665 |
| 384 | Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. – Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes | 14,413 | 263 | 3,736 |
| 386 | Sodium hydroxide – Hydroxyde de sodium | 596 | 4 | 42 |
| 388 | Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a. | 108,112 | 2 858 | 36,402 |
| 390 | Sodium sulphate – Sulfate de sodium | 21,481 | 320 | 3,624 |
| 392 | Sodium carbonate – Carbonate de sodium | 15,491 | 457 | 5,610 |
| 394 | Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a. | 33,074 | 712 | 9,872 |
| 396 | Calcium carbide – Carburé de calcium | 1,009 | 14 | 273 |
| 398 | Inorganic chemicals, other, n.e.s. – Autres produits chimiques inorganiques n.d.a. | 6,094 | 124 | 2,018 |
| 400 | Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés | 82,066 | 1 603 | 20,612 |
| 402 | Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés | 56,400 | 1 396 | 17,803 |
| 404 | Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives – Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés | 30,589 | 663 | 8,329 |
| 406 | Organic acids, their anhydrides, halides, peroxides, peracids, and derivatives – Acides organiques et leurs anhydrides, halides, peroxydes, peracides et leurs dérivés | 9,530 | 218 | 2,802 |
| 408 | Nitrogen-function compounds – Composés de fonction azote | 4,215 | 89 | 1,374 |
| 410 | Organic chemicals, n.e.s. – Produits chimiques organiques n.d.a. | 4,434 | 81 | 1,133 |
| 412 | Explosives, fuses and caps – Explosifs, mèches et amorces | 3,200 | 19 | 650 |
| 414 | Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium | 11,942 | 467 | 5,267 |

Figure 6.8

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, recettes, tonnes, et le nombre de
wagons par groupe de produits, 1990 – suite**

Figure 6.8

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues, Tonnes, and the Number of Railway Cars by Commodity Group, 1990 – Continued

| Code | Commodity | Revenue | Tonnes | Cars |
|------|---|----------|--------|----------|
| | Produits | Recettes | | Wagons |
| | | \$'000 | '000 | '000,000 |
| 416 | Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium | 397,306 | 11 208 | 124,049 |
| 418 | Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a. | 96,236 | 2 205 | 25,666 |
| 420 | Agricultural chemicals, formulated – Produits chimiques agricoles, formulés | 2,103 | 30 | 1,383 |
| 422 | Adhesives – Adhésifs | 144 | 2 | 81 |
| 424 | Synthetic rubber – Caoutchouc synthétique | 7,928 | 122 | 1,728 |
| 426 | Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base | 95,906 | 1 686 | 24,702 |
| 428 | Pigments, lakes and toners – Pigments, laques colorantes et tonifiants | 3,062 | 54 | 979 |
| 430 | Paints and related products – Peintures et produits connexes | 1,989 | 17 | 597 |
| 432 | Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a. | 22,710 | 369 | 9,583 |
| 434 | Gasoline – Essence | 11,593 | 488 | 7,522 |
| 436 | Aviation turbine fuel – Carburéacteurs | 3,575 | 123 | 2,028 |
| 438 | Diesel fuel – Carburant diesel | 5,034 | 121 | 1,671 |
| 440 | Kerosene – Kérosène | 31 | 1 | 24 |
| 442 | Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a. | 43,979 | 1 853 | 26,064 |
| 444 | Lubricating oils and greases – Huiles et graisses lubrifiantes | 21,266 | 324 | 5,819 |
| 446 | Petroleum coke – Coke de pétrole | 18,097 | 450 | 5,654 |
| 448 | Coke, n.e.s. – Coke n.d.a. | 7,557 | 154 | 2,280 |
| 450 | Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.) | 108,429 | 2 106 | 33,851 |
| 452 | Asphalts and road oils – Asphalte et bitume fluxé | 5,246 | 198 | 2,545 |
| 454 | Other petroleum and coal products – Autres dérivés du pétrole et de la houille | 20,382 | 429 | 6,739 |
| 456 | Ferro-alloys – Ferro-alliages | 1,020 | 19 | 598 |
| 458 | Pig iron – Fonte en gueuses | 1,558 | 41 | 479 |
| 460 | Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel – Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier | 12,522 | 668 | 9,153 |
| 461 | Primary iron and steel, n.e.s. – Fer et acier de formes primaires n.d.a. | 464 | 6 | 165 |
| 462 | Castings and forgings, iron or steel – Moulages et forgeages de fer ou d'acier | 2,529 | 62 | 782 |
| 464 | Bars and rods, steel – Barres et tiges d'acier | 23,134 | 605 | 8,839 |
| 466 | Plates, steel, fabricated – Tôles d'acier travaillé | 9,826 | 213 | 3,121 |
| 468 | Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillets d'acier | 43,512 | 1 079 | 14,924 |
| 470 | Structural shapes and sheet piling, iron or steel – Profilés de charpente et palplanches de fer et d'acier | 16,394 | 333 | 5,237 |
| 472 | Rails and railway track materials – Rails et matériel de voie ferrée | 2,916 | 62 | 982 |
| 474 | Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier | 17,134 | 284 | 4,946 |
| 476 | Wire, iron or steel – Fils de fer ou d'acier | 390 | 3 | 150 |
| 478 | Aluminum paste, powder, pigs, ingots and shot – Pâte, poudre, gueuses, lingots et grenaille d'aluminium | 5 | -- | 9 |
| 480 | Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a. | 40,416 | 709 | 12,177 |
| 482 | Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires | 13,635 | 366 | 5,162 |
| 484 | Copper and alloys, n.e.s. – Cuivre et alliages de cuivre n.d.a. | 240 | 3 | 94 |
| 486 | Lead and alloys – Plomb et alliages | 2,820 | 50 | 754 |
| 488 | Nickel and alloys – Nickel et alliages | 1,549 | 21 | 787 |
| 492 | Zinc and alloys – Zinc et alliages | 18,248 | 324 | 4,697 |

Figure 6.8

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes, tonnes, et le nombre de wagons par groupe de produits, 1990 – suite

Figure 6.8

**Railway Commodity Origin and Destination,
Revenues, Tonnes, and the Number of Railway
Cars by Commodity Group, 1990 – Continued**

| Code | Commodity | Revenue | Tonnes | Cars |
|------|--|----------|--------|----------|
| | Produits | Recettes | | Wagons |
| | | \$'000 | '000 | '000,000 |
| 494 | Other non-ferrous base metals and alloys – Autres alliages et métaux communs non ferreux | 646 | 12 | 236 |
| 496 | Tanks – Réservoirs | 860 | 5 | 247 |
| 498 | Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis et autres articles des base de quincaillerie | 525 | 4 | 233 |
| 500 | Metal fabricated basic products, n.e.s. – Demi-produits de base en métal n.d.a. | 7,723 | 80 | 2,554 |
| 502 | Natural stone basic products, chiefly structural – Produits de base en pierre naturelle, surtout de construction | 4,469 | 150 | 1,831 |
| 504 | Bricks and tiles, clay – Briques et tuiles d'argile | 1,120 | 21 | 545 |
| 506 | Fire brick and similar shapes – Briques réfractaires et formes similaires | 876 | 14 | 273 |
| 508 | Dolomite and magnesite, calcined – Dolomite et magnésite calcinées | 2,686 | 58 | 918 |
| 510 | Refractories, n.e.s. – Matières réfractaires n.d.a. | 526 | 5 | 124 |
| 512 | Glass basic products – Produits de base en verre | 2,166 | 15 | 703 |
| 514 | Asbestos and asbestos-cement basic products – Produits de base en amiante et en fibrociment | 5,180 | 152 | 7,659 |
| 516 | Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire | 36,469 | 1 444 | 16,348 |
| 518 | Concrete pipe – Tuyaux en béton | 378 | 7 | 119 |
| 520 | Cement and concrete basic products, n.e.s. – Produits de base en ciment et en béton n.d.a. | 4,380 | 140 | 1,651 |
| 522 | Plaster – Plâtre | 877 | 16 | 379 |
| 524 | Gypsum wallboard and sheathing – Panneaux muraux et revêtements de gypse | 59 | 2 | 35 |
| 526 | Gypsum basic products, n.e.s. – Produits de base en gypse n.d.a. | 11 | -- | 5 |
| 528 | Lime, hydrated and quick – Chaux hydratée et vive | 4,910 | 165 | 2,244 |
| 530 | Non-metallic mineral basic products, n.e.s. – Produits minéraux non métalliques de base n.d.a. | 17,228 | 182 | 7,516 |
| 532 | Bituminous pressed or molded fabricated material – Demi-produits bitumineux pressés ou moulés | 5 | -- | 1 |
| 534 | Miscellaneous fabricated materials – Divers demi-produits | 911 | 11 | 559 |
| 536 | Power boilers – Chaudières mécaniques | 1,236 | 9 | 234 |
| 538 | Engines and turbines, general purpose – Moteurs et turbines (tout usage) | 434 | 3 | 52 |
| 539 | Electric generators and motors – Génératrices et moteurs électriques (tout usage) | 550 | 4 | 98 |
| 540 | General purpose industrial machinery, n.e.s. – Outillage industriel d'utilisation générale n.d.a. | 4,185 | 37 | 1,646 |
| 542 | Conveying, elevating & materials handling equipment – Convoyeurs et matériel de levage & de manutention | 1,042 | 8 | 356 |
| 544 | Construction & maintenance machinery & equipment – Machines et matériel de construction & d'entretien | 1,542 | 13 | 472 |
| 546 | Special industry machinery, n.e.s. – Machines industrielles spéciales n.d.a. | 5,329 | 37 | 1,372 |
| 548 | Agricultural machinery and equipment – Machines et matériel agricoles | 3,562 | 25 | 1,518 |
| 550 | Tractors – Tracteurs | 1,638 | 24 | 1,053 |
| 552 | Railway rolling stock – Matériel ferroviaire roulant | 5,415 | 121 | 5,173 |
| 554 | Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis | 290,493 | 1 339 | 72,028 |
| 556 | Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles | 97,975 | 802 | 43,546 |
| 558 | Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a. | 243,894 | 998 | 53,510 |
| 560 | Ships and boats, aircraft and miscellaneous vehicles, n.e.s. (incl. parts and accessories) – Navires et bateaux, aéronefs et véhicules divers n.d.a. (y compris pièces et accessoires) | 5,511 | 37 | 1,007 |

Figure 6.8

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, recettes, tonnes, et le nombre de
wagons par groupe de produits, 1990 – suite**

Figure 6.8

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues, Tonnes, and the Number of Railway Cars by Commodity Group, 1989 – Continued

| Code | Commodity | Revenue | Tonnes | Cars |
|------|--|----------|--------|----------|
| | Produits | Recettes | | Wagons |
| | | \$'000 | '000 | '000,000 |
| 562 | Rubber tires and tubes – Pneus et chambres à air en caoutchouc | 16,066 | 180 | 12,673 |
| 564 | Communication and related equipment – Matériel de communication et matériel connexe | 1,237 | 8 | 727 |
| 566 | Heating equipment – Matériel de chauffage | 3,381 | 20 | 1,243 |
| 568 | Air conditioning and refrigeration equipment – Matériel de climatisation et de réfrigération | 3,168 | 12 | 1,170 |
| 570 | Plumbing equipment and fittings – Matériel de plomberie et garnitures | 2,135 | 8 | 836 |
| 572 | Electric lighting, distribution and control equipment, n.e.s. – Matériel électrique d'éclairage, de distribution et de commande n.d.a. | 2,391 | 24 | 393 |
| 574 | Furniture and fixtures – Meubles et accessoires | 13,256 | 87 | 8,193 |
| 576 | Electric appliances and accessories – Appareils électriques et accessoires | 18,361 | 83 | 7,262 |
| 577 | Other equipment – Autre appareils | 1,270 | 8 | 443 |
| 578 | Facial tissues and paper handkerchiefs – Papiers-mouchoirs et mouchoirs de papier | 362 | 2 | 175 |
| 579 | Apparel and accessories, n.e.s. – Vêtements et accessoires n.d.a. | 4,088 | 25 | 2,010 |
| 580 | Toiletries, cleaning preparations and household chemical specialties – Produits de toilette, préparations de nettoyage et spécialités chimiques | 20,728 | 177 | 7,173 |
| 582 | Paper napkins, towels and toilet paper – Napperons et serviettes en papier, et papier de toilette | 5,136 | 28 | 2,443 |
| 584 | Tableware, paper – Articles de table en papier | 2,306 | 11 | 995 |
| 586 | Kitchen utensils, cutlery and tableware, n.e.s. (silverware) – Articles de cuisine, articles de table et coutellerie, n.d.a. (sauf l'argenterie) | 225 | 1 | 122 |
| 588 | Household and personal equipment, n.e.s. – Articles ménagers et personnels n.d.a. | 28,628 | 159 | 14,832 |
| 590 | Medicinal & pharmaceutical products & supplies, incl. ophthalmic goods & orthopaedic appliance – Médicaments, produits pharmaceutiques et fournitures médicales | 7,698 | 49 | 2,962 |
| 592 | Printed matter – Imprimés | 991 | 9 | 323 |
| 594 | Stationers' supplies, photographic goods, musical instruments and recreational supplies – Articles de papeterie et de photographie, instruments de musique et matériel récréatif | 2,563 | 11 | 1,044 |
| 596 | Firearms, weapons and ammunition – Armes à feu, armes et munitions | 2,115 | 17 | 658 |
| 598 | Prefabricated buildings and structures – Bâtiments et ouvrages préfabriqués | 1,541 | 11 | 494 |
| 600 | Miscellaneous products, n.e.s. – Produits divers n.d.a. | 994 | 7 | 462 |
| 602 | Metal containers – Récipients, contenants et conteneurs en métal | 4,199 | 25 | 2,205 |
| 604 | Glass containers – Contenants de verre | 5,760 | 50 | 3,089 |
| 606 | Bags, paper – Sacs de papier | 191 | 1 | 123 |
| 608 | Other paper containers – Autres récipients et contenants de papier | 1,858 | 12 | 964 |
| 610 | Wooden containers – Récipients et contenants en bois | 974 | 6 | 1,142 |
| 612 | Shipping and distribution containers and closure n.e.s. – Récipients, contenants et conteneurs de livraison et de distribution, et fermetures | 3,923 | 22 | 1,748 |
| 614 | Containers and closures, n.e.s. – Récipients et contenants et fermetures | 13 | -- | 11 |
| 616 | Paper end products – Produits finals en papier | 1,613 | 20 | 1,240 |
| 618 | Plastic end products – Produits finals en plastique | 7,598 | 43 | 3,660 |
| 620 | Remaining end products – Autres produits finals | 1,266 | 10 | 650 |

Figure 6.8

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes, tonnes, et le nombre de wagons par groupe de produits, 1989 – suite

Figure 6.8

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues, Tonnes, and the Number of Railway Cars by Commodity Group, 1989 – Concluded

| Code | Commodity | Revenue | Tonnes | Cars |
|--------------|---|------------------|----------------|------------------|
| | Produits | Recettes | | Wagons |
| | | \$'000 | '000 | '000,000 |
| 622 | Shipping containers returned empty (not c.o.f.c. containers) – Conteneurs vides retournés à l'expéditeur (autres que C.S.W.P.) | 14,435 | 95 | 37,414 |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a. | 273,331 | 5 108 | 294,973 |
| 626 | Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs | 175,857 | 1 531 | 57,054 |
| 628 | T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | 34,378 | 666 | 43,635 |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | 148,422 | 2 599 | 205,711 |
| 632 | T.o.f.c. piggyback-other trailers (plans iii, iv & open tariff) – R.S.W.P. autres remorques (rail-route) (plans iii, iv et tarif général) | 3,216 | 65 | 5,422 |
| 640 | Non-carload shipments (at both freight and express rates) – Expéditions de marchandise (tarifs-marchandises et tarifs-messageries) | 112 | 1 | 258 |
| Total | | 7,094,275 | 182 411 | 3,182,224 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 6.9

Freight Origin and Destination Statistics: Total Tonnage Handled for the Top Ten Commodities (Based on Tonnage), 1989 and 1990

| Commodity | 1990 | | 1989 | |
|---|----------------|---------|----------------|---------|
| | Tonnage | Ranking | Tonnage | Ranking |
| | '000 | | '000 | |
| Bituminous coal – Houille grasse | 33,897 | 1 | 34,492 | 1 |
| Wheat – Blé | 20,104 | 2 | 14,015 | 2 |
| Muriate of potassium (potash) – Chlorure (muriate) de potassium | 11,208 | 3 | 10,560 | 3 |
| Lumber – Bois de construction | 6,370 | 4 | 6,875 | 4 |
| Woodpulp – Pâte de bois | 5,361 | 5 | 5,398 | 6 |
| Gypsum – Gypse | 5,286 | 6 | 5,618 | 5 |
| Barley – Maïs | 5,229 | 7 | 5,182 | 7 |
| Sulphur – Soufre | 4,523 | 8 | 4,114 | 10 |
| Pulpwood Chips – Copeaux de bois à pâte | 4,192 | 9 | 4,588 | 8 |
| Newsprint – Papier journal | 4,191 | 10 | 4,531 | 9 |
| Total for major commodities – Total des principales marchandises | 100,361 | | 95,373 | |
| Share of the grand total – Part du total général (%) | 55.0 | | 52.3 | |
| Grand total – Total Général | 182,411 | | 182,230 | |

The top 10 commodities, based on the tonnage, remained unchanged between 1989 and 1990. These commodities together accounted for about 55% of the total tonnes transported and 43.8% of the total revenues in 1990.

Figure 6.8

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes, tonnes, et le nombre de wagons par groupe de produits, 1989 – fin

Figure 6.9

Statistiques sur l'origine et la destination du fret: tonnage total des dix principales marchandises manutentionnées (fondé sur le tonnage), 1989 et 1990

Les dix principales marchandises, en termes de tonnage total transporté, sont demeurées les mêmes durant 1989 et 1990. Ces marchandises ont figuré pour environ 55% du tonnage total transporté et 43.8% de recettes totales en 1990.

Chapter 7

Financial and Traffic Statistics, by Quarter 1989-1992

Introduction

In order to present up-to-date information on the railway transport industry, this chapter provides current information derived from monthly surveys.

Figure 7.1 presents revenue freight traffic data derived from the monthly Railway Carloadings survey of 19 Class I and II common carrier railways operating in Canada. These carriers account for over 90% of the total revenue freight traffic loaded in Canada. The information is presented by Eastern and Western Divisions.

Figure 7.2 provides operating revenues and expenses for seven selected railways in Canada. These carriers also represent more than 90% of the total revenues of the railway industry.

For further details please refer to the **Railway Carloadings and Railway Operating Statistics** monthly publications, Catalogue Numbers 52-001 and 52-003.

Summary Statistics: 1990 versus 1991

Freight Tonnage

Revenue freight loaded in Canada totalled 250.8 million tonnes in 1991 representing a modest increase of 1.9% over the freight traffic of 1990. The increase in loadings took place during the last three quarters of 1991 and first quarter of 1992 over the respective periods in the preceding year, suggesting that the worst of the recession may be over for the rail industry.

Although the freight loaded in Eastern division decreased between 1990 and 1991 by 4.1%, an increase of 7.2% in the loadings in the Western division resulted in an overall increase in the total freight traffic. The increase in freight loaded in Western Canada was mainly due to an increase in the loadings of wheat while the decrease in Eastern Canada was due to a decrease in the transportation of a variety of commodities such as coal, gypsum and wood products.

The tonnage loaded in Western Canada was higher than in Eastern Canada accounting for 55.5% of the total.

Chapitre 7

Statistiques des finances et du trafic, selon le trimestre: 1989-1992

Introduction

Afin de fournir des renseignements à jour sur le secteur de transport ferroviaire, le présent chapitre fournit des données actuelles provenant des sondages mensuels.

La figure 7.1 présente des données sur les mouvements de marchandises payantes tirées de l'Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires menée auprès de 19 sociétés des catégories I et II domiciliées au Canada. Ces dernières représentent plus de 90% du tonnage total des marchandises payantes chargées au Canada. Les données sont réparties selon les divisions de l'est et de l'ouest.

La figure 7.2 fournit les recettes et les dépenses d'exploitation de sept sociétés ferroviaires canadiennes les plus importantes qui représentent elles aussi plus de 90% des recettes totales de l'ensemble du secteur ferroviaire.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les publications mensuelles **Chargements ferroviaires** et **Statistique de l'exploitation ferroviaire** (nos 52-001 et 52-003 au catalogue).

Statistiques sommaires: 1990 et 1991

Tonnage des marchandises

En 1991, les marchandises chargées au Canada ont totalisé 250.8 millions de tonnes qui représentent une augmentation modérée de 1.9% par rapport au trafic de marchandises de 1990. L'augmentation du tonnage chargé au cours des trois derniers trimestres de 1991 et du premier trimestre de 1992 par rapport aux périodes correspondantes de l'année précédente semble suggérer que le pire de la récession est passé pour le secteur ferroviaire.

Bien que le tonnage chargé dans l'est ait baissé de 4.1% entre 1990 et 1991, l'augmentation de 7.2% enregistrée dans l'ouest a résulté en une augmentation générale de l'ensemble du trafic des marchandises. L'augmentation des marchandises chargées dans l'ouest était attribuable essentiellement à une augmentation des chargements de blé, tandis que la baisse enregistrée dans l'est était due à la diminution de la transportation de diverses marchandises telles que la houille, le gypse et les produits de bois.

Le tonnage chargé dans l'ouest du Canada était plus élevé que celui chargé dans l'est du Canada, représentant 55.5% du total.

Figure 7.1

Estimated Revenue Freight Traffic loaded in Canada, by Quarter 1989-1991

| | First quarter | Second quarter | Third quarter | Fourth quarter | Cumulative total |
|--|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------|------------------|
| | Premier trimestre | Deuxième trimestre | Troisième trimestre | Quatrième trimestre | Total cumulatif |
| '000 tonnes | | | | | |
| Eastern division - Division de l'Est | | | | | |
| 1992 | 25 719 | .. | .. | .. | 25 719 |
| 1991 ^r | 26 052 | 29 717 | 27 807 | 28 089 | 111 665 |
| 1990 ^r | 29 338 | 30 029 | 28 281 | 28 738 | 116 386 |
| 1989 ^r | 28 686 | 32 048 | 31 945 | 31 411 | 124 090 |
| Western division - Division de l'Ouest | | | | | |
| 1992 | 36 540 | .. | .. | .. | 36 540 |
| 1991 ^r | 32 663 | 38 254 | 33 039 | 35 207 | 139 163 |
| 1990 ^r | 33 635 | 35 906 | 30 005 | 30 246 | 129 792 |
| 1989 ^r | 31 235 | 31 862 | 32 921 | 34 079 | 130,098 |
| Canada | | | | | |
| 1992 | 62 259 | .. | .. | .. | 62 259 |
| 1991 ^r | 58 716 | 67 971 | 60 847 | 63 295 | 250 829 |
| 1990 ^r | 62 974 | 65 935 | 58 286 | 58 984 | 246 179 |
| 1989 ^r | 59 920 | 63 911 | 64 866 | 65 490 | 254 188 |

Source: *Railway Carloadings, Monthly, Catalogue 52-001.*
Chargements ferroviaires, numéro 52-001 au catalogue, mensuel.

At the Canada level the five leading commodities were: coal, iron ore and concentrates, wheat, potash and other grain. Except for a decline in loadings of iron ore and concentrates, there was an increase in the transportation of the other four commodities. These five commodities represented 51% of the traffic in 1991.

Revenues and Expenses

The total revenues of the seven selected railways operating in Canada increased 1.8% from \$6.9 billion in 1990 to \$7.0 billion in 1991 (figure 7.2). Freight revenues, passenger revenues and other revenues increased while government payments and revenues from services to VIA declined.

The associated operating expenses increased by 4.1% reaching \$7.0 billion compared to \$6.7 billion in 1990. This resulted in a deterioration in the operating ratio from 0.98 in 1990 to 1.00 in 1991.

Summary Statistics: January-March, 1991 versus 1992

Freight Tonnage

Freight tonnage loaded for the first quarter of 1992, shows an increase of 6.0% compared to the same period in 1991. A notable increase of 11.9% in the loadings of a wide range of goods in Western Canada more than balanced a decrease in traffic of 1.3% in Eastern Canada.

Figure 7.1

Estimation des chargements de marchandises payantes au Canada, selon le trimestre 1989-1991

| | First quarter | Second quarter | Third quarter | Fourth quarter | Cumulative total |
|--|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------|------------------|
| | Premier trimestre | Deuxième trimestre | Troisième trimestre | Quatrième trimestre | Total cumulatif |
| '000 tonnes | | | | | |
| Eastern division - Division de l'Est | | | | | |
| 1992 | 25 719 | .. | .. | .. | 25 719 |
| 1991 ^r | 26 052 | 29 717 | 27 807 | 28 089 | 111 665 |
| 1990 ^r | 29 338 | 30 029 | 28 281 | 28 738 | 116 386 |
| 1989 ^r | 28 686 | 32 048 | 31 945 | 31 411 | 124 090 |
| Western division - Division de l'Ouest | | | | | |
| 1992 | 36 540 | .. | .. | .. | 36 540 |
| 1991 ^r | 32 663 | 38 254 | 33 039 | 35 207 | 139 163 |
| 1990 ^r | 33 635 | 35 906 | 30 005 | 30 246 | 129 792 |
| 1989 ^r | 31 235 | 31 862 | 32 921 | 34 079 | 130,098 |
| Canada | | | | | |
| 1992 | 62 259 | .. | .. | .. | 62 259 |
| 1991 ^r | 58 716 | 67 971 | 60 847 | 63 295 | 250 829 |
| 1990 ^r | 62 974 | 65 935 | 58 286 | 58 984 | 246 179 |
| 1989 ^r | 59 920 | 63 911 | 64 866 | 65 490 | 254 188 |

A l'échelle du Canada les cinq principales marchandises étaient les suivantes: houille, minerais et concentrés de fer, blé, potasse et autres céréales. Exceptée une baisse des chargements de minerais et concentrés de fer, les quatre autres marchandises ont vu leurs chargements augmentés. Ces cinq commodities ont figuré pour 51% du trafic de 1991.

Recettes et dépenses

Les recettes totales des sept sociétés ferroviaires au Canada ont augmenté de 1.8%, passant de \$6.9 billions en 1990 à \$7.0 billions en 1991 (figure 7.2). Les marchandises payantes, les recettes tirées du transport des voyageurs et les autres recettes ont augmenté, alors que les subventions gouvernementales et les recettes tirées des services de VIA Rail ont diminué.

Les dépenses d'exploitation connexes ont augmenté de 4.1%, atteignant \$7.0 milliards par rapport à \$6.7 milliards en 1990. Ceci a entraîné une détérioration du ratio d'exploitation qui a passé de 0.98 en 1990 à 1.00 en 1991.

Statistiques sommaires: Janvier-mars, 1991 et 1992

Tonnage des marchandises

Le tonnage chargé au cours du premier trimestre de 1992 était de 6.0% supérieur à celui enregistré à la même période en 1991. Une augmentation assez marquée de 11.9% des chargements d'une grande variété de marchandises dans l'ouest du Canada a plus que balancé une baisse de 1.3% du trafic des marchandises dans l'est du Canada.

Figure 7.2

Operating Revenues and Expenses for Seven Major Railways, by Quarter, 1989-1991

Figure 7.2

Estimations des recettes et des dépenses d'exploitation pour les sept sociétés ferroviaires principales, par trimestre, 1989-1991

| | First quarter | Second quarter | Third quarter | Fourth quarter | Cumulative total |
|---|----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|---------------------|
| | Premier trimestre | Deuxième trimestre | Troisième trimestre | Quatrième trimestre | Total cumulatif |
| \$'000,000 | | | | | |
| Operating revenues – Recettes d'exploitation | | | | | |
| 1991 | 1,669.2 | 1,854.3 | 1,675.9 | 1,788.9 | 6,988.3 |
| 1990 ^r | 1,746.9 | 1,821.9 | 1,569.9 | 1,722.3 | 6,861.0 |
| 1989 ^r | 1,761.5 | 1,844.3 | 1,546.3 | 2,080.7 | 7,232.8 |
| Operating expenses – Frais d'exploitation | | | | | |
| 1991 | 1,750.1 | 1,722.2 | 1,611.1 | 1,928.0 | 7,011.4 |
| 1990 ^r | 1,700.4 | 1,726.2 | 1,592.2 | 1,718.2 | 6,737.0 |
| 1989 ^r | 1,698.1 | 1,748.1 | 1,973.0 | 1,861.6 | 7,280.8 |

Source: *Railway Operating Statistics Monthly, Catalogue 52-003*
Statistiques des recettes d'exploitation, numéro 52-003 au catalogue mensuel.

Chapter 8

Special Studies

Intercity Passenger Travel: A Comparison of Rail and Bus, 1981 to 1990

Larry McKeown

1. Rail or Road

The reduction in service undertaken by VIA Rail in early 1990 served to accentuate public debate in Canada concerning the viability of a national passenger rail network. This debate also served as an impetus for the establishment of the Royal Commission on National Passenger Transportation. The Commission's mandate reflects a growing recognition that public transportation policy in the past has tended to view each of the intercity passenger modes in isolation from competing modes. The purpose of this study is to compare the passenger rail and intercity bus segments of the intercity travel market. These two modes are often in direct competition, particularly for the "middle ground" between the short distance trip, dominated by the automobile, and the long distance trip, dominated by the airlines. Moreover, this competition is likely to intensify as federal direct subsidy payments to VIA are reduced.

The intention of this review is to discern important financial and operational factors which may affect the competitive position of each mode in the intercity travel market. The study uses data for the ten year period from 1981 to 1990. A number of common indicators are used for both modes including passengers carried, passenger revenues and operating expenditures, in addition, other measures are uniquely defined for each mode to examine changing financial and operational trends over the study period. More details on data and methods are provided at the end of the study.

2. Trends in Intercity Travel

According to the Canadian Travel Survey (CTS), the total number of intercity trips made by Canadians increased by 20.6% from 1980 to 1990 with most of

Chapitre 8

Études spéciales

Transport interurbain des passagers: Une comparaison des services de transport par trains et par autobus 1981-1990

Larry McKeown

1. Transport ferroviaire ou transport routier

La réduction des services effectuée par VIA Rail au début de 1990 a servi à renforcer le débat public mené au Canada sur la viabilité d'un réseau national de transport de passagers par trains. Ce débat a par ailleurs donné l'élan à l'établissement de la Commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers. Le mandat de la Commission est fondé sur l'observation croissante selon laquelle on a toujours eu tendance, en matière de politique sur les transports en commun, à considérer chacun des modes de transport interurbain de passagers de façon isolée par rapport aux modes concurrentiels. La présente étude a pour objet de comparer les composantes des transports par trains et par autobus du marché des mouvements interurbains. Ces deux modes sont souvent en concurrence directe, car ils occupent un marché qui se situe entre celui que domine l'automobile (parcours de courtes distances) et celui que dominent les compagnies aériennes (parcours de longues distances). De plus, cette concurrence devrait s'intensifier avec la réduction des paiements de subventions fédérales directes versés à VIA Rail.

L'étude a donc pour objet de cerner les facteurs financiers et opérationnels fondamentaux qui peuvent influencer sur la part de chaque mode sur le marché du transport interurbain. Les données utilisées correspondent à la période de dix ans allant de 1981 à 1990. Des indicateurs communs sont présentés pour les deux modes, notamment le nombre de passagers transportés, le nombre de passagers payants et les dépenses d'exploitation, ainsi qu'un certain nombre d'autres mesures propres à chaque mode, lesquelles permettent d'examiner les nouvelles tendances financières et opérationnelles au cours de la période de référence. On trouve plus de détails sur les données et les méthodes à la fin de la présente analyse.

2. Tendances du transport interurbain

Selon l'Enquête sur les voyages des Canadiens (EVC), le nombre total de voyages interurbains effectués par les Canadiens a progressé de 20.6 % de 1980 à 1990, le plus

the growth occurring during the 1984 to 1988 period¹. Although a CTS-defined trip is not directly congruent with the concept of a passenger trip as measured by passenger rail and intercity bus carriers, it nevertheless provides a general indication that Canadians on average were travelling more often in 1990 than they were in 1980. However, it is important to note that this increase was not spread evenly among all types of trips. For example, while same-day trips increased by 52.0% from 1980 to 1990, trips of 1 night or more duration increased by only 5.2%. In a similar vein, while trips between 80 and 159 kilometres in distance increased by 24.8%, trips of a length greater than 159 kilometres increased by only 14.9%. Thus, most of the growth in the number of trips over the period can be attributed to trips characterized by a shorter average duration and a shorter average distance.

These trends in intercity travel do not bode well for either passenger rail or intercity bus given that shorter trips tend to be in the domain of the automobile. As Figure 8.1.1 illustrates, both passenger rail and intercity bus did in fact experience a decline in patronage over the ten year period. The intercity bus carriers experienced a steady loss of ridership from the almost 30 million passengers carried in 1981 to under 17 million carried in 1990. Passenger rail appears to have held its absolute level of ridership more or less constant between 6 million and 7 million passengers carried until the 1990 service reductions which resulted

fort de la croissance ayant été observé de 1984 à 1988¹. Bien que le concept de voyage dans le cadre de l'EVC ne corresponde pas tout à fait à celui de voyage-personne tel qu'il est défini par les services de transport de passagers par trains et de transport interurbain par autobus, il permet toutefois de déterminer que les Canadiens ont voyagé en moyenne davantage en 1990 qu'en 1980. Cette progression n'a toutefois pas été répartie équitablement parmi les types de voyages. Ainsi, le nombre de voyages le même jour a augmenté de 52.0 % de 1980 à 1990, tandis que le nombre de voyages d'une nuitée ou plus n'a grimpé que de 5.2 %. De façon semblable, le nombre de voyages d'une distance de 80 à 159 kilomètres a augmenté de 24.8 %, et celui des voyages de plus de 159 kilomètres, de 14.9 % seulement. Ainsi, la plus grande partie de la croissance du nombre de voyages au cours de la période de référence est attribuable aux voyages de durées et de distances moyennes plus courtes.

Les tendances des voyages interurbains ne sont pas de bonne augure pour les services de transport par trains ou de transport interurbain par autobus, étant donné que les distances plus courtes sont souvent parcourues en automobiles. Comme le montre la figure 8.1.1, on a en effet observé une baisse de la popularité de ces deux modes au cours de la période de dix ans. Le nombre de passagers des services de transport interurbain a diminué progressivement, passant de près de 30 millions de passagers en 1981 à moins de 17 millions en 1990. Le niveau d'utilisation des services de transport par trains est demeuré plus ou moins constant, soit entre 6 et 7 millions de passagers, jusqu'à ce que les services

¹ The Canadian Travel Survey is conducted every two years by Statistics Canada to collect information on the domestic travel of Canadians. This survey uniquely defines a trip as a non-school, non-work return trip of greater than 80 kilometres from place of residence.

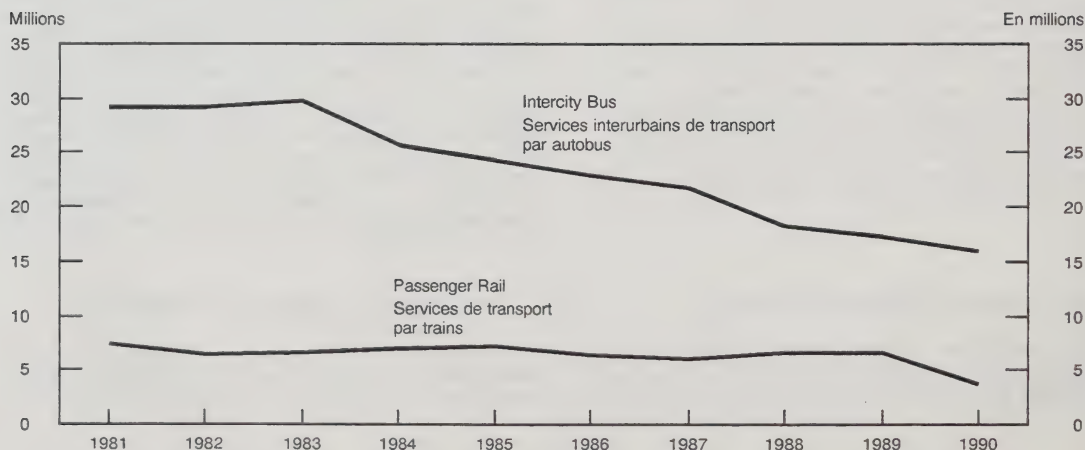
¹ L'Enquête canadienne sur les voyages est menée tous les deux ans par Statistique Canada dans le but de recueillir des renseignements sur les voyages intérieurs des Canadiens. Dans le cadre de l'enquête, un voyage est un déplacement aller-retour non lié aux études ou au travail et dépassant 80 kilomètres à partir du lieu de résidence.

Figure 8.1.1

Passengers Carried, 1981 to 1990

Figure 8.1.1

Nombre de passagers transportés, 1981-1990



in a sharp decline in passengers carried to 4 million. Two points concerning the measurement of passengers carried should be noted. The first is that passenger rail and intercity bus companies have a different method of enumerating the number of fare passengers. In the case of rail, a fare passenger carried is registered by the purchase of a one-way ticket (or one-way portion of a return ticket) regardless of the number of trains boarded during the trip. In the case of intercity bus, however, a passenger purchasing a ticket which is good for passage on more than one route may be reported more than once. For this reason, the number of "fare passengers carried" may exceed the number of individuals actually travelling by intercity bus.

A second important point to note concerning the number of fare passengers is that some of the decline for intercity bus can be attributed to a reclassification of passengers carried to another mode of transport – urban transit. GO Transit, which provides commuter rail and bus service in the greater Toronto area, steadily assumed operating responsibility for all of its bus routes over a five year period from 1985 to 1990. As such, by 1990 the approximately 10 million fare passengers carried by GO Transit were classified as urban transit passengers. In previous years, several private intercity bus carriers operated many of these routes under contract for GO Transit and the passengers carried were classified as intercity passengers. Nevertheless, even accounting for this reclassification, it is evident that the intercity bus carriers have been losing ridership over the ten year period. This is consistent with modal trends measured

soient réduits en 1990, ce qui a fait chuter à 4 millions le nombre de passagers. Il faut prendre deux points en considération lorsqu'il s'agit de déterminer le nombre de passagers transportés. Le premier point est que les services de transport des passagers par trains et de transport interurbain par autobus ne dénombrent pas les passagers payants de la même façon. Dans le cas des services de transport par trains, on dénombre les passagers payants selon le nombre de billets à sens unique achetés (ou la portion à sens unique d'un billet aller-retour), sans tenir compte du nombre de trains que les passagers ont pris pour effectuer le voyage. Dans le cas des services de transport interurbain, on peut dénombrer plus d'une fois un passager qui achète un billet pouvant servir sur plusieurs trajets. Voilà pourquoi le nombre de "passagers payants transportés" peut dépasser le nombre réel de personnes qui utilisent les services de transport interurbain par autobus.

Le deuxième point important dont il faut tenir compte en ce qui a trait au nombre de passagers payants est que la chute observée au niveau des services de transport interurbain par autobus peut être en partie attribuable à la reclassification des passagers transportés selon un autre mode de transport, le transport urbain. Le Réseau GO, qui fournit des services de navette par trains et par autobus dans l'agglomération torontoise, a toujours assumé la responsabilité opérationnelle pour tous ses trajets d'autobus au cours de la période de cinq ans allant de 1985 à 1990. Ainsi, en 1990, les quelque 10 millions de passagers transportés par le Réseau GO entraient dans la catégorie des passagers des services de transport urbain. Auparavant, plusieurs services privés de transport interurbain par autobus empruntaient ces trajets pour le compte du Réseau GO. Les passagers transportés étaient considérés comme des passagers des services interurbains. Néanmoins, même si l'on tient compte de cette reclassification, il est évident que les services de

Figure 8.1.2

Passenger Revenues, 1981 to 1990

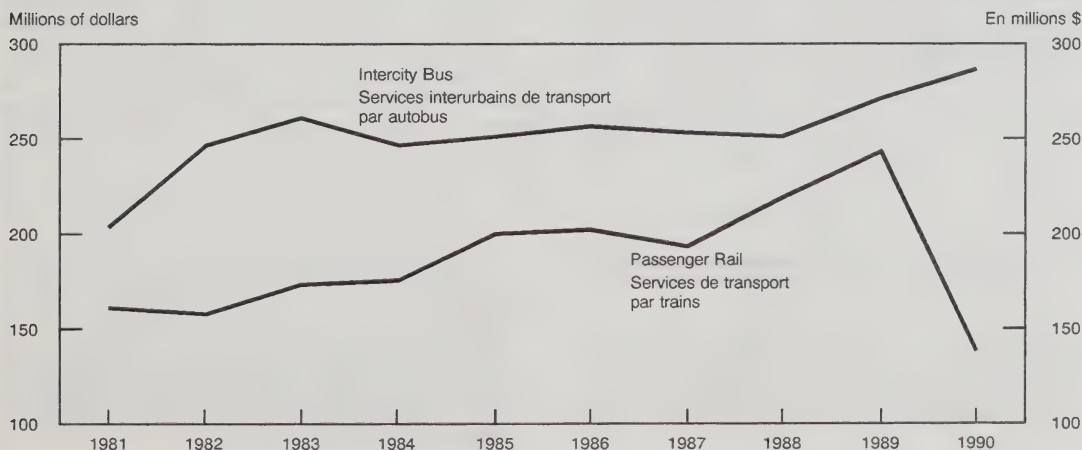


Figure 8.1.2

Recettes provenant du transport de passagers, 1981-1990

by the CTS which, given its definition of a trip, would exclude most commuter trips on a carrier such as GO Transit. From 1980 to 1990, CTS-defined trips by intercity bus declined 15.8% while CTS trips by rail declined 37.8%². However, for the period from 1980 to 1988, prior to the VIA rail service reductions, the number of CTS-defined trips by rail actually increased 10.4%.

An important question is to what extent these trends in passengers carried have affected the respective financial positions of the passenger rail and intercity bus carriers. Figure 8.1.2 displays passenger revenues generated by each mode over the ten year period. For rail, passenger revenues include passenger and miscellaneous revenues but exclude government payments. For intercity bus, passenger revenues include all revenues generated by passenger services (i.e. regular, charter, contract) but exclude "other" revenues such as parcel express, advertising and subsidies. On average for these carriers, intercity revenues account for about 85% of total passenger revenues while charter and contract service account for the remaining 15%. For both rail and bus, and again with the exception of the VIA service reduction in 1990, passenger revenues were increasing over the study period. The increase in revenues for the bus carriers is somewhat unexpected given the consistent loss of ridership over the same period. For passenger rail, revenues increased at a significant rate, particularly for the three years prior to the service reductions in 1990.

Operating expenses exhibit a different pattern for each mode over the study period (Figure 8.1.3). While the operating expenses incurred by the intercity bus segment have risen at a steady rate over the ten year period, the cost of providing passenger rail service continued to escalate. It should be noted that the 1989 operating expenses for passenger rail excludes the additional expenses of \$237.3 million which VIA estimated as the one-time cost of network restructuring.³ Over the ten year period 1981 to 1990, the intercity bus carriers experienced a 41.4% increase in revenues while incurring a 34.4% increase in operating expenditures. This is somewhat unanticipated given that the level of passengers carried

transport interurbain par autobus ont vu leur nombre de passagers diminuer au cours de la période de dix ans. Cette situation correspond aux tendances modales définies par l'EVC qui, conformément à sa définition d'un voyage, exclut la plupart des voyages de banlieue effectués au moyen d'un transporteur comme le Réseau GO. De 1980 à 1990, le nombre de voyages interurbains effectués par autobus (tels qu'ils sont définis dans l'EVC) a diminué de 15.8 %, tandis que le nombre de voyages par trains (toujours selon la définition de l'EVC) a chuté de 37.8 %². Toutefois, pour la période 1980-1988, c'est-à-dire avant la réduction des services de VIA Rail, le nombre de voyages par trains (selon la définition de l'EVC) a en réalité grimpé de 10.4 %.

Il est important de se demander dans quelle mesure ces tendances du transport de passagers ont influé sur la situation financière respective des services de transport par trains et de transport interurbain par autobus. La figure 8.1.2 présente les recettes tirées des passagers, selon chaque mode, au cours de la période de dix ans. En ce qui concerne les services de transport par trains, les recettes comprennent les recettes provenant des passagers et les recettes diverses, mais excluent les paiements de l'État. Au niveau du transport interurbain par autobus, les recettes comprennent toutes les recettes tirées des services aux passagers (c.-à-d. les services réguliers, nolisés, à contrat), mais excluent les "autres" recettes comme celles qui proviennent des livraisons express des colis, de la publicité et des subventions. En moyenne, les recettes des services de transport interurbain par autobus représentent 85 % des recettes totales tirées des passagers, tandis que les recettes des services nolisés et à contrat représentent l'autre 15 %. Les recettes tirées des passagers ont progressé pour les deux modes de transport, sauf bien sûr en 1990 où les services de VIA Rail ont été réduits. L'augmentation des recettes des services d'autobus est quelque peu imprévue étant donné la réduction constante du nombre de passagers au cours de la même période. Au niveau du transport par trains, les recettes progressent assez rapidement, surtout au cours des trois années qui ont précédé la réduction des services de VIA Rail.

Par contre, on observe une autre tendance au niveau des dépenses d'exploitation de chaque mode au cours de la période de référence (figure 8.1.3). Bien que les dépenses d'exploitation des services de transport interurbain par autobus aient progressé continuellement au cours de la période de dix ans, les coûts liés à la prestation de services de transport par trains ont continué d'augmenter. À noter qu'en 1989, les dépenses d'exploitation des services de transport de passagers par trains ne comprennent pas les dépenses additionnelles totales de \$237.3 millions déclarées par VIA Rail pour la restructuration du réseau.³ Au cours de la période 1981-1990, les services de transport interurbain par autobus ont enregistré des hausses des recettes et des dépenses de 41.4 % et de 34.4 % respectivement. Voilà

² For the same period 1980 to 1990, the number of CTS-defined trips by automobile increased by 24.0% while CTS trips by plane increased by 8.5%.

³ The cost of network restructuring in 1989 was estimated by VIA to include \$152.8 million for employee terminations and special benefits, \$76.3 million loss on write-down of properties and \$8.2 million in other miscellaneous costs (e.g. breaking supply contracts).

² Pour la même période, soit de 1980 à 1990, le nombre de voyages effectués en automobiles (selon la définition de l'EVC) a progressé de 24.0 %, et le nombre de voyages effectués en avions, de 8.5 %.

³ Selon les représentants de VIA Rail, les coûts de la restructuration du réseau effectuée en 1989 comprennent les mises à pied d'employés et des avantages spéciaux (\$152.8 millions), les pertes liées à l'amortissement du matériel (\$76.3 millions) et d'autres coûts divers (\$8.2 millions) (par ex. annulation de contrats de fournisseurs).

by 1990 was just over 50% of the number carried in 1981. Thus, while the number of passengers carried by intercity bus carriers steadily declined over the study period, the financial position of the carriers appears to have not been adversely affected. For passenger rail from 1981 to 1989, the year prior to the service reductions, passenger revenues increased by a healthy 51.0% while operating expenditures increased by 37.2%. This clearly represented an improvement in the financial position of VIA. However, despite this financial improvement, subsidy payments to VIA reached \$565 million in 1988 and this was certainly a consideration in the 1989 decision to restructure the VIA network. The following sections present a more detailed examination of each mode in an effort to identify some of the factors underlying these ten year trends.

3. Intercity Bus

The intercity bus segment experienced a noticeable improvement in its operating ratio over the study period despite the continual loss of ridership. The operating ratio, which measures the amount of total revenue absorbed by operating costs, improved from 0.992 in 1981 to 0.958 in 1990.⁴ Thus, the intercity bus industry was able to strengthen its financial position as the size of the industry declined. This restructuring of the intercity bus industry appears to have resulted from two factors. As previously mentioned, the reclassification of passengers carried from intercity bus to urban transit (GO Transit) had a significant impact on the aggregate industry trend in fare passengers. However, the corresponding impact on revenues was less severe given the nature of the industry. That is, the longer average trip lengths of scheduled intercity and charter services generate higher revenues per passenger carried than do the average trip lengths associated with commuter bus services. A second factor in the industry's stronger financial position is the ability of individual carriers to reduce service levels, particularly on less profitable routes serving smaller communities. The extent to which service reductions, either in terms of frequency or termination, have occurred will vary for each carrier since the motor carrier passenger industry is regulated by the provinces.

Provincial governments have exclusive jurisdiction to regulate the intra-provincial passenger bus carriers. Although the federal government has been moving to deregulate most transportation industries, the Motor

une situation imprévue étant donné que le nombre de passagers transportés en 1990 représentait un peu plus de 50 % du nombre enregistré en 1981. Ainsi, bien que le nombre de passagers des services de transport interurbain par autobus ait continuellement régressé au cours de la période de dix ans, la situation financière de ces derniers ne semble pas avoir changé. De 1981 à 1989, soit l'année précédant la réduction des services, les recettes des services de transport des passagers par trains ont bondi de 51.0 %, tandis que les dépenses d'exploitation ont grimpé de 37.2 %. Cela traduit une nette amélioration de la situation financière de VIA Rail. Malgré cela toutefois, les subventions versées à VIA Rail ont totalisé \$565 millions en 1988, ce qui a sûrement influé sur la décision prise en 1989 concernant la restructuration du réseau de la compagnie ferroviaire. Dans les paragraphes qui suivent, on présente une analyse plus approfondie de chacun des modes afin de déterminer certains des facteurs qui sous-tendent les tendances observées pendant la période de référence.

3. Services de transport interurbain par autobus

Dans le secteur des services de transport interurbain par autobus, on a observé une amélioration marquée du ratio d'exploitation au cours de la période de référence malgré la baisse constante du nombre de passagers. Le ratio d'exploitation, qui constitue une mesure des recettes totales absorbées par les dépenses d'exploitation, s'est amélioré pour passer de 0.992 en 1981 à 0.958 en 1990.⁴ Le secteur des services de transport interurbain par autobus a donc réussi à rétablir sa situation financière compte tenu de la réduction de la taille du secteur. Deux facteurs semblent être à la base de la restructuration de cette composante du secteur du transport. Comme nous l'avons déjà mentionné, la reclassification des passagers, des services interurbains aux services urbains (Réseau GO), a influé considérablement sur la tendance observée pour les passagers payants au niveau de l'ensemble du secteur. Cependant, les effets sur les recettes ont été moins importants vu la nature du secteur d'activité. Ainsi, les services interurbains réguliers et les services d'autobus nolisés dont la distance moyenne des parcours est plus longue génèrent des recettes plus élevées par passager transporté que les services d'autobus de banlieue dont les parcours ont une distance moyenne. Un deuxième facteur qui a contribué au rétablissement de la situation financière du secteur est la capacité des entreprises de réduire le niveau des services, surtout sur les routes moins rentables réservées aux plus petites communautés. La mesure dans laquelle les services sont réduits (au niveau de la fréquence ou du nombre) varie selon l'entreprise car le secteur du transport routier de passagers est régi par les provinces.

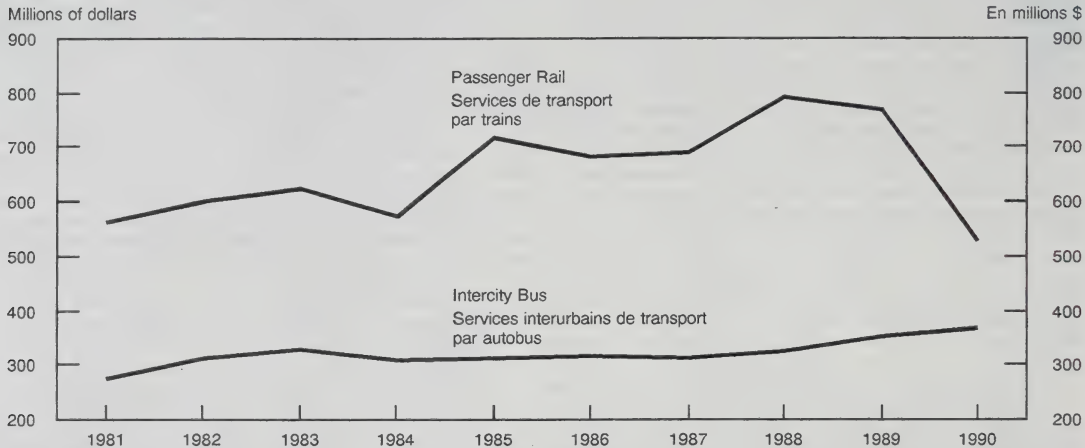
Les administrations provinciales ont le pouvoir exclusif de régir les services de transport intraprovincial de passagers par autobus. Malgré les efforts de l'administration fédérale visant à déréglementer la plupart des services de transport, les

⁴ Total revenues include "other" revenues as well as passenger revenues as defined for Figure 8.1.2. Other revenues account for about 25% of total revenues and consist almost entirely of revenues derived from parcel express and mail delivery services.

⁴ Les recettes totales comprennent les "autres recettes" ainsi que les recettes tirées des voyageurs, comme le montre la figure 8.1.2. Les autres recettes représentent environ 25 % des recettes totales et proviennent presque entièrement des recettes des services de livraison express des colis et du courrier.

Figure 8.1.3

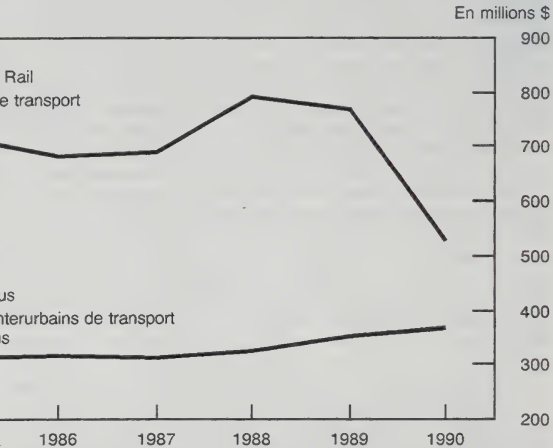
Operating Expenses, 1981 to 1990¹



¹ VIA expenses in 1989 exclude \$237.3 million cost of network restructuring.

Figure 8.1.3

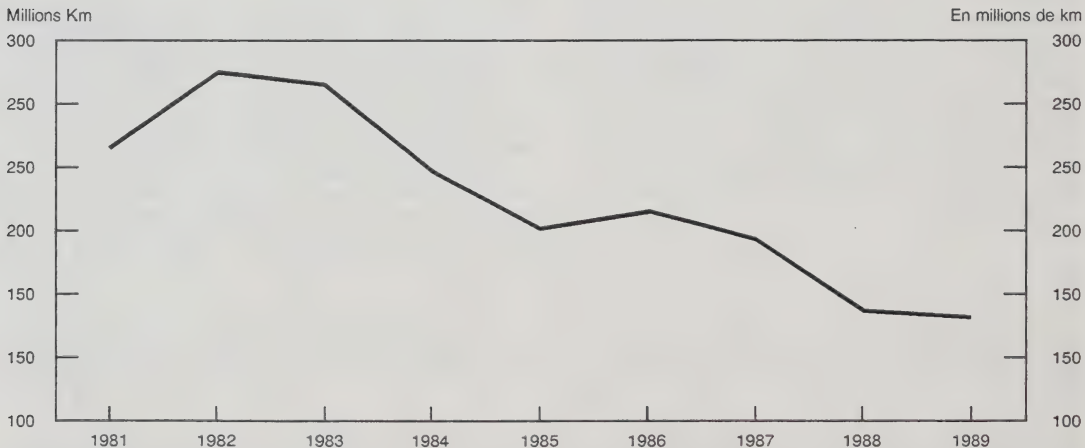
Dépenses d'exploitation, 1981-1990¹



¹ Les dépenses de VIA pour 1989 excluent le coût de \$237.3 millions attribuable à la restructuration du réseau.

Figure 8.1.4

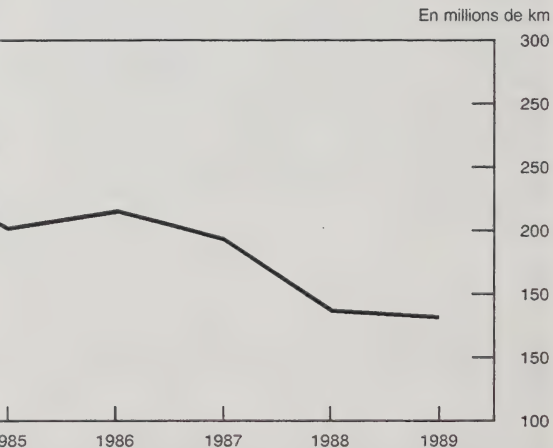
Intercity Bus Industry, 1981 to 1989¹,
Distance Run (Kilometres)



¹ Data unavailable for 1990.

Figure 8.1.4

Secteur du transport interurbain par autobus,
1981-1989¹, distance parcourue (en km)



¹ Données non disponibles pour 1990.

Vehicle Transport Act (1987) continued to delegate all federal authority over extra-provincial passenger bus carriers to the provinces. In most provinces, regulation encourages the practice of cross-subsidization in which an intercity carrier receives exclusive rights to provide service on lucrative routes in return for also providing services on less profitable routes. Many provinces are particularly concerned with protecting what is in many cases the only remaining public mode of intercity passenger transportation in smaller communities and rural areas. While several provinces are currently reviewing economic regulations of the intercity bus industry, a majority continue to restrict both market entry and exit and also maintain some form of price regulation. Nevertheless, it is evident that carriers have managed to reduce either the level of service frequency or the number of routes operated as indicated by the steady decline in distance run over the study period (see Figure 4).

It is important to note that the steepest decline in distance run occurred in the two years prior to any reclassification of GO Transit bus service from intercity to urban transit. While this decline is an obvious response to fewer numbers of passengers, it may also reflect individual carrier initiatives to improve operating efficiencies. For example, the level of employment in the industry decreased by 16.2% from 5,372 individuals in 1981 to 4,502 in 1989, while employee compensation as a percentage of total operating expenditures dropped to 45.6% after peaking at 55.4% in 1984. Also, equipment operated by the intercity bus carriers declined by 22.5% from 1,642 vehicles in 1981 to 1,273 in 1989. This resulted in an improvement in capital utilization which increased by 10.1% from 111 354 kilometres per vehicle in 1981 to 122 567 in 1989 (1990 data for these variables are not yet available). It therefore appears that provincial regulatory agencies allowed intercity bus carriers to sufficiently reduce service and raise fares in order to maintain financial viability in the face of a steady decline in ridership. As such, the intercity bus carriers were able to enter the more competitive intercity travel market of the 1990s in a better financial position than was the case a decade earlier.

4. Passenger Rail

As illustrated by Figure 8.1.3, VIA incurred significant increases in operating expenditures over the study period which, despite robust increases in passenger revenues, impaired its ability to reduce its dependency on subsidy payments. It is, therefore, imperative to examine VIA's expenditures in more detail to determine which operating cost components are responsible for the cost escalations. However, some caution must be used in interpreting VIA's cost structure given its close financial and operational relationships with Canadian National Railway Company (CN) and Canadian Pacific Limited (CP), particularly during the early part of the study period. For example,

provinces continuent de se voir déléguer le pouvoir fédéral sur les services de transport extraprovincial de passagers par autobus, en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (1987). Dans la majorité des provinces, la réglementation favorise la pratique de l'interfinancement selon laquelle un service de transport interurbain se voit accorder le droit exclusif de desservir des routes rentables à condition de desservir également des routes moins rentables. Nombre de provinces veulent à tout prix protéger ce qu'elles considèrent souvent être le dernier mode de transport interurbain de passagers dans les plus petites communautés et les zones rurales. Certaines provinces revoient actuellement les règlements économiques du secteur des services de transport interurbain par autobus, mais la majorité d'entre elles continuent de limiter l'entrée et la sortie du marché et conservent une forme quelconque de réglementation des prix. Néanmoins, il est évident que les entreprises ont réussi à réduire la fréquence des services ou le nombre de routes desservies comme le révèle la baisse constante de la distance parcourue au cours de la période d'étude (voir figure 4).

À noter que la plus forte réduction de la distance parcourue s'est produite au cours des deux années qui ont précédé la reclassification du Réseau GO, ce dernier étant passé d'un service interurbain à un service urbain. Bien que cette réduction traduise évidemment une baisse du nombre de passagers, elle peut traduire également les efforts des entreprises d'améliorer l'efficacité des opérations. Ainsi, l'effectif du secteur a chuté de 16.2 % pour passer de 5,372 personnes en 1981 à 4,502 en 1989, alors que la rémunération des employés, en pourcentage des dépenses d'exploitation totales, a fléchi de 45.6 % après avoir atteint un sommet de 55.4 % en 1984. De même, le matériel exploité par les entreprises de transport interurbain par autobus a diminué de 22.5 % et est passé de 1,642 véhicules en 1981 à 1,273 véhicules en 1989. Le résultat a été une amélioration de l'utilisation des biens d'équipement qui a crû de 10.1%, passant de 111 354 kilomètres par véhicule en 1981 à 122 567 kilomètres en 1989 (les données de 1990 sur ces variables n'étant pas encore disponibles). Il semble donc que les organes de réglementation provinciaux aient permis aux entreprises de transport interurbain par autobus de réduire suffisamment leurs services et d'augmenter les tarifs de façon à maintenir leur rentabilité malgré une baisse constante du nombre de passagers. Les entreprises de transport interurbain par autobus ont donc pu entrer sur le marché plus concurrentiel des voyages interurbains des années 90 en bénéficiant d'une situation financière meilleure que celle observée il y a dix ans.

4. Transport des passagers par trains

Comme le montre la figure 8.1.3, VIA Rail a enregistré de fortes augmentations au titre des dépenses d'exploitation au cours de la période d'étude, ce qui a influé sur sa capacité de réduire sa dépendance face aux paiements de subventions, malgré de fortes hausses des recettes tirées des passagers. Il est donc nécessaire d'examiner plus attentivement les dépenses de VIA afin de déterminer à quels postes sont attribuables les hausses de dépenses. Il faut cependant faire preuve d'une certaine prudence lorsqu'on examine les dépenses de VIA, étant donné ses liens financiers et opérationnels étroits avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Canadien Pacifique Limitée (CP), surtout au début de la période d'étude. Ainsi, le nombre

the number of VIA employees has increased over the study period as former CN and CP employees were officially and permanently transferred to VIA and this would nullify the use of passenger-car kilometres per employee as an indicator of labour productivity.

An examination of VIA Rail's detailed expenditures over the study period fails to identify any one culprit behind the cost escalations. While some expenditure items were increasing at a much faster rate than others, it is difficult in many cases to determine if these increases are simply reflecting VIA's assumption of activities previously performed under contract by CN and CP. The three single largest expenditure categories reported by VIA over the study period were train-related expenses, passenger-car maintenance and servicing, and general administration. Train-related expenses were the highest category of expenditures each year and they increased by 39.9 % from \$127.0 million in 1982 to \$177.6 million in 1989. The second highest expenditure item was passenger-car maintenance and servicing, which accounted for approximately \$1 billion dollars over the ten year period from 1981 to 1990. The third item is that of general administration which increased by 82.8 % from \$73.1 million in 1982 to \$133.5 million in 1989 despite the small growth in the number of passengers carried.

In order to understand VIA's cost structure during the 1980s, however, it is necessary to examine the plight of passenger rail service over a much longer time period. Until 1977, passenger rail service was the responsibility of CN and CP. At one time, passenger rail was an important component of each railway's activity. For example, in 1944 passenger rail revenues accounted for 22 % of CN's total revenues but by the 1970s they had declined to less than 10 % of total revenues. As competition from other modes intensified, particularly trucking for freight and airline for long distance passenger travel, both companies undertook restructuring strategies to improve their competitive positions. Part of this strategy was to divest themselves of activities which were becoming increasingly unprofitable, including the statutory movement of grain and passenger rail services. Divestment strategies in both cases included less maintenance of ways (e.g. branch lines) and little or no capital investment in new rolling-stock. In the case of statutory grain movements, the federal government found itself in the position of having to purchase grain hopper-cars for the railways. In the case of passenger rail, the National Transportation Act of 1967 shifted the burden from the carriers to the public. In many cases, the Canadian Transport Commission would order CN or CP to continue providing an unprofitable passenger service and the federal government was obliged to cover 80 % of the loss incurred.

This type of subsidy structure provides no incentive to operate efficiently, large and growing subsidy payments throughout the 1970s prompted the federal government to take action. The passenger

d'employés de VIA s'est accru au cours de la période de référence, les anciens employés de CN et de CP ayant été mutés à VIA Rail de façon officielle et permanente. Le nombre de voitures-kilomètres par employé ne peut donc être utilisé comme indicateur de la productivité de la main-d'oeuvre.

L'examen détaillé des dépenses de VIA Rail au cours de la période d'étude ne permet pas d'attribuer la hausse des coûts à un poste en particulier. Bien que certains postes aient augmenté plus rapidement que d'autres, il est souvent difficile de déterminer si ces augmentations traduisent simplement l'exécution par VIA d'activités menées auparavant à contrat par le CN et le CP. Les trois postes de dépenses les plus élevées déclarés au cours de la période de référence étaient ceux des dépenses liées à l'exploitation ferroviaire, à l'entretien et aux réparations des voitures, et aux frais généraux d'administration. Ce sont les dépenses liées à l'exploitation ferroviaire qui ont été les plus élevées chaque année. Elles ont progressé de 39.9 % pour passer de \$127.0 millions en 1982 à \$177.6 millions en 1989. Viennent ensuite les dépenses d'entretien et de réparations des voitures qui ont représenté environ \$1 milliard au cours de la période de dix ans allant de 1981 à 1990. Au troisième rang se trouvent les frais généraux d'administration qui ont augmenté de 82.8 %, passant de \$73.1 millions en 1982 à \$133.5 millions en 1989 malgré la faible croissance du nombre de passagers transportés.

Pour comprendre la structure des coûts de VIA Rail au cours des années 80, il faut examiner l'état des services de transport des passagers par trains sur une plus longue période. Jusqu'en 1977, ces services revenaient au CN et au CP. À une période donnée, ce type de service constituait une composante importante des sociétés ferroviaires. Ainsi, en 1944, les recettes tirées du transport de passagers ont représenté 22 % des recettes totales du CN. En 1970, ce pourcentage était passé à 10 %. Avec l'accroissement de la concurrence provenant d'autres modes de transport, plus particulièrement des entreprises de camionnage chargées du transport de marchandises et des compagnies aériennes assurant les trajets de longues distances, le CN et le CP ont élaboré une stratégie de restructuration afin d'améliorer leur position sur le marché. Cette stratégie visait entre autres l'abandon d'activités devenues non rentables, y compris celui du transport statuaire des céréales et des services de transport de passagers. Dans les deux cas, la stratégie visait la réduction de l'entretien des voies (par ex. les embranchements) et la réduction ou l'annulation des investissements au titre du matériel roulant. Dans le cas du transport statuaire des céréales, l'administration fédérale s'est vue dans l'obligation d'acquiescer des wagons-trémies pour le transport des céréales par voie ferroviaire. En ce qui concerne le transport des passagers, la responsabilité est passée des mains des transporteurs à celles du public en vertu de la Loi nationale sur les transports de 1967. Souvent, la Commission canadienne des transports a obligé le CN ou le CP à continuer de fournir un service non rentable aux passagers. L'administration fédérale a dû couvrir 80 % des pertes courues.

Ce type de financement ne fournit aucune forme d'encouragement pour l'exploitation efficace des services. L'administration fédérale a dû prendre des mesures face à l'augmentation accrue des paiements de subventions au cours

services operated by CN and CP were consolidated and transferred to VIA Rail, established as a federal crown corporation in 1978 with a mandate to provide passenger services including those to remote communities. The gradual neglect of passenger rail by CN and CP is reflected in the cost structure of VIA, particularly in the case of passenger-car maintenance and servicing. The failure of CN and CP to invest in new rolling-stock combined with the federal government's directive to continue providing unprofitable service to remote communities burdened VIA from the beginning with a dependence on subsidy payments. Train-related costs continued to increase during the 1980s partly reflecting the inefficiencies of operating with an aging rolling-stock; despite the more than \$100 million per year on average spent by VIA to maintain and service passenger-cars.⁵ It seems that there was little chance of VIA reducing its dependence on federal subsidies under these operating circumstances.

In October of 1989, in response to the federal government's directive of reducing direct subsidy payments to VIA, the corporation decided to restructure its operations by reducing the number of trains and routes operated. Effective January 15, 1990, the 810 trains per week operated over 33 routes were

des années 70. Les services fournis aux passagers par le CN et le CP ont été amalgamés et transférés à VIA Rail. Cette société a été constituée en société d'État en 1978. Elle avait pour mandat d'assurer des services aux passagers, y compris aux passagers des communautés éloignées. L'abandon graduel des services aux passagers par le CN et le CP rejoignit sur la structure des coûts de VIA Rail, surtout en ce qui touche l'entretien et la réparation des voitures. Le défaut du CN et du CP d'acquiescer du nouveau matériel roulant, combiné à l'ordre émis par l'administration fédérale de continuer à fournir un service non rentable aux communautés éloignées, a constitué un fardeau pour VIA dès le début, cette société devant dépendre des paiements de subventions fédérales. Les dépenses liées à l'exploitation ferroviaire ont continué d'augmenter au cours des années 80, ce qui était en partie attribuable à l'exploitation de vieux matériel roulant. Malgré tout, VIA dépensait en moyenne plus de \$100 millions par année pour entretenir et réparer les voitures.⁵ Dans ces conditions d'exploitation, il semblait que VIA aurait du mal à ne pas dépendre des subventions fédérales.

En octobre 1989, en réponse à la décision de l'administration fédérale de réduire les paiements de subventions directes versés à VIA, cette société a décidé de restructurer ses activités en limitant le nombre de trains exploités et de routes desservies. Dès le 15 janvier 1990, les 810 trains par semaine qui desservaient plus de 33 routes ont

⁵ Indeed, the Royal Commission on National Passenger Transportation posed the question in its interim report (*Getting There*, 1991) of whether it was "penny-wise and pound-foolish" of VIA to refurbish old equipment instead of investing in new rolling-stock.

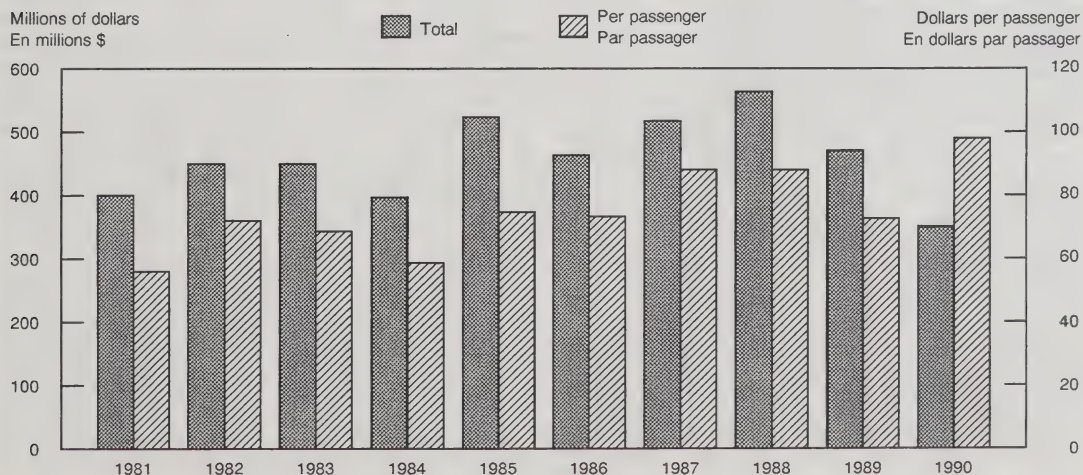
⁵ En effet, la Commission royale d'enquête sur un système national de transport de passagers s'est demandé, dans son rapport provisoire (*En Marche*, 1991), s'il était rentable pour VIA Rail de remettre le vieux matériel à neuf plutôt que d'en acquiescer du nouveau.

Figure 8.1.5

Passenger Rail, 1981 to 1990, Federal Government Operating Subsidies

Figure 8.1.5

Secteur du transport de passagers par trains, 1981-1990, subventions de fonctionnement de l'État



reduced to 390 trains per week operating over just 19 routes. This decision has both immediate and longer term cost implications. While VIA was able to reduce the number of employees from close to 7,000 in 1989 to about 4,500 in 1990, the reduction had a sharp increase of \$237.3 million on operating expenses. Moreover, as Figure 8.1.5 illustrates, while the federal government was able to reduce its absolute subsidy payments to VIA, the average subsidy per passenger actually increased to \$98 per passenger from \$73 in 1989. While the remote services that VIA provides tend to have the lowest cost recovery potential, the government refused to allow VIA to withdraw from providing remote services and instead forced it to eliminate other services with higher cost recovery potential.

Unlike intercity bus, passenger rail will enter the more competitive intercity travel market of the 1990s facing political and financial uncertainty. This is in contrast with a decade earlier, when there were high expectations for the recently created crown corporation with a clear and single mandate to provide passenger rail service. However, it is important to place the passenger rail service reductions of 1990 in a larger context of railway restructuring and view these reductions as part of a longer period of passenger rail decline in Canada starting in the 1940s. This decline, and the future prospects for passenger rail, is closely related to competition from other modes and the regulatory environments created by federal and provincial transportation policies. As a final note for passenger rail, statistics for only one year following the service reductions have been examined and 1990 was in many respects a year of adjustment for VIA. Several more years of data are necessary to evaluate the long term impacts of the reductions.

5. Policy Implications

A review of passenger rail and intercity bus carriers in Canada for the period 1981 to 1990 indicates that both modes have experienced declining patronage. In the case of intercity bus, there was a steady but gradual decline in the number of passengers carried over the study period whereas, in the case of passenger rail, the decline was more acute as VIA reduced service in response to a federal reduction in direct subsidy payments. As previously indicated, however, this declining patronage occurred during a period in which Canadians were travelling more frequently. It is evident that both the intercity bus and passenger rail modes continue to lose market share to the automobile and, for very long distance trips, to the airlines. The fact that the automobile is gaining market share in the intercity travel market should not be surprising since the level of automobile ownership in Canada continued to increase over the study period (Figure 8.1.6). By 1990, there were approximately 2.5 million additional vehicles registered with provincial authorities than was the case in 1981. As for the airline industry, while deregulation resulted

été réduits à 390 trains sur un peu plus de 19 routes. Cette décision a eu des conséquences tant à court terme qu'à long terme. VIA a réussi à diminuer le nombre d'employés qui est passé de près de 7,000 en 1989 à environ 4,500 en 1990. Cependant, cette diminution d'effectif a eu pour effet d'accroître de \$237.3 millions les dépenses d'exploitation. De plus, comme le montre la figure 8.1.5, bien que l'administration fédérale ait réussi à abaisser ses paiements globaux de subventions versés à VIA, la subvention moyenne par passager a en réalité augmenté pour passer de \$73 en 1989 à \$98 en 1990. Même si VIA Rail réalise peu de recouvrement de coûts au niveau des services offerts dans les communautés éloignées, l'État ne permet pas à cette société d'abandonner ces services et l'oblige plutôt à supprimer d'autres services qui offrent un meilleur recouvrement de coûts.

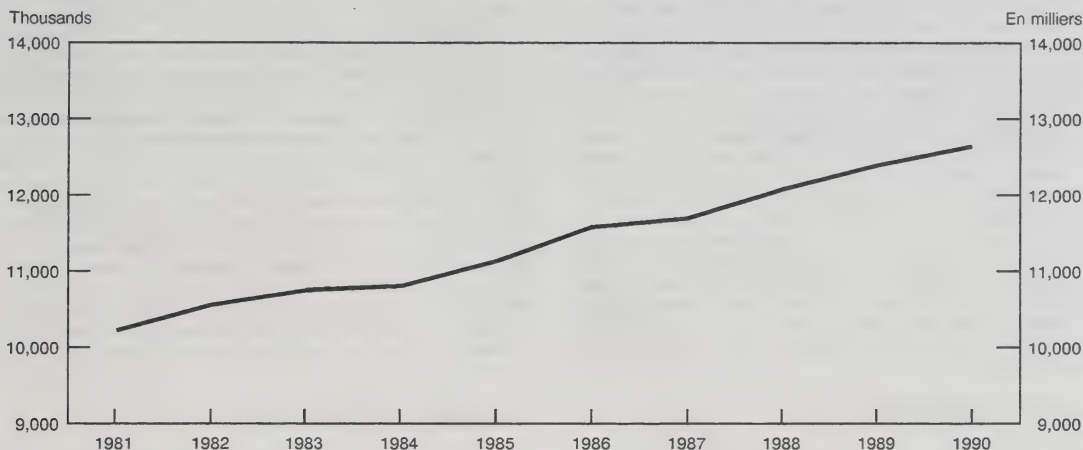
Contrairement aux services de transport interurbain de passagers par autobus, les services de transport de passagers par trains entreront sur le marché plus concurrentiel du transport interurbain des années 90 en faisant face à des difficultés d'ordre politique et financier. La situation était tout à fait différente dix ans auparavant alors que l'on mettait beaucoup d'espoir dans cette société d'État nouvellement créée dont le mandat était, clairement et simplement, d'assurer le transport ferroviaire des passagers. Cependant, il est important de situer, dans le contexte élargi de la restructuration des sociétés ferroviaires, les réductions qu'ont subies en 1990 les services de transport de passagers par trains, et de considérer ces réductions comme faisant partie de la longue période de ralentissement qui a touché le secteur et qui a débuté dans les années 40. Ce ralentissement et l'avenir du transport des passagers par trains sont étroitement liés à la concurrence provenant d'autres modes et à la réglementation émanant des politiques fédérales et provinciales sur les transports. Enfin, les données observées ne couvrent que l'année qui a suivi les réductions de services. À bien des égards, 1990 a été une année d'adaptation pour VIA. Il faudrait donc disposer de données couvrant plusieurs années pour déterminer l'incidence des réductions.

5. Conséquences au niveau des politiques

L'examen des services canadiens de transport des passagers par trains et de transport interurbain par autobus pour la période 1981-1990 révèle que la popularité de ces deux modes de transport a chuté. Dans le cas des services de transport interurbain, le nombre de passagers a régressé progressivement au cours de la période d'étude. Dans le cas des services de transport par trains, la régression a été plus marquée, VIA ayant limité ses services suite à la réduction par l'État des paiements de subventions directes. Cependant, comme nous l'avons déjà mentionné, cette diminution du nombre de passagers s'est produite au cours d'une période où le nombre de voyages des Canadiens a augmenté. Il est évident que les modes de transport de passagers par trains et de transport interurbain par autobus ont vu leur part du marché chuter au profit du transport par automobile et du transport aérien (pour ce qui est des voyages de longues distances). On ne devrait pas être surpris par le fait que la part de l'automobile sur le marché du transport interurbain augmente puisque le nombre de propriétaires d'automobiles au Canada a continué de progresser au cours de la période d'étude (figure 8.1.6). En 1990, on comptait environ 2.5 millions de véhicules de plus qu'en 1991 immatriculés auprès

Figure 8.1.6

Passenger Automobiles¹ in Canada, Vehicle Registrations, 1981 to 1990



¹ Includes taxis and for-hire cars. Definition of a passenger car varies by province.

Figure 8.1.6

Nombre de voitures¹ particulières au Canada, Immatriculations, 1981-1990

¹ Comprend les taxis et les voitures louées. La définition d'une voiture particulière varie selon la province.

in lower fares, particularly during the later part of the study period, it now appears that this may have been part of a shorter term adjustment.

To a large extent, intercity bus and passenger rail are in competition for the non-automobile owning segment of the intercity travel market. As the number of automobiles owned by Canadians continues to increase, this competition becomes more intense. Representatives of the intercity bus carriers have complained that federal direct subsidies to VIA have provided passenger rail with an unfair advantage. Advocates of passenger rail have pointed to the indirect subsidies that intercity bus carriers receive since, unlike rail, they do not have to provide and maintain their own infrastructure. The issue of how each passenger mode is financed – who pays and who benefits – is being closely examined by the Royal Commission on National Passenger Transportation. In addition to addressing the issue of direct versus indirect subsidies, the Commission is also concerned with accounting for the environmental costs of various modes. There is a feeling that both modes, especially passenger rail, would compare more favourably with automobiles and the airlines if indirect subsidies and environmental concerns were accounted for in the assessment.

des autorités provinciales. En ce qui concerne les compagnies aériennes, bien que la déréglementation ait eu pour effet de réduire les tarifs, surtout vers la fin de la période d'étude, il semble aujourd'hui qu'elle se soit inscrite dans le cadre d'une stratégie à court terme.

Dans une large mesure, les services de transport interurbain de passagers par autobus et de transport de passagers par trains se disputent la clientèle qui ne possède pas d'automobiles et qui effectue des déplacements interurbains. À mesure que le nombre de propriétaires d'automobiles augmentent, la concurrence se fait plus intense. Des représentants des entreprises de transport interurbain de passagers par autobus se sont plaints du fait que les subventions directes fédérales versées à VIA confèrent un avantage aux entreprises de transport de passagers par trains. Les défenseurs de ces dernières entreprises ont signalé les subventions indirectes que reçoivent les services de transport par autobus puisque, contrairement aux services de transport par trains, ils n'ont pas à fournir et à maintenir leur propre infrastructure. La Commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers mène actuellement une étude approfondie du financement de chaque mode de transport pour savoir qui paie et qui en profite. Outre la question des subventions directes et indirectes, la Commission examine également la question des effets, sur l'environnement, des divers modes de transport. Si l'on tenait compte des facteurs que sont les subventions indirectes et les préoccupations environnementales dans l'étude, il semble que l'automobile et les compagnies aériennes ne supporteraient pas la comparaison avec les deux autres modes, surtout celui du transport de passagers par trains.

The Commission will also closely examine the regulatory environment of each mode. There is little doubt, for example, that regulations mandating the provision of unprofitable services to smaller communities have affected the financial positions of passenger rail and intercity bus carriers and have impaired their ability to compete with the automobile in the intercity travel market. There are expectations that economic deregulation of intercity bus and passenger rail would result in both efficiency improvements and the introduction of new services. For example, in addition to the introduction of express services, both intercity bus and VIA are experimenting with product differentiation based on passenger service. VIA now offers a VIA-1 first class service on many of its routes while some bus carriers now operate luxury coaches featuring in-transit entertainment and refreshment services. Under a more deregulated environment, however, the public policy dilemma becomes to what extent a more efficient passenger rail or intercity bus industry would be achieved by concentrating operations on more lucrative markets at the expense of service provision to smaller and more remote communities.⁶

Data and Methods

Passenger rail statistics are collected by Statistics Canada as part of an annual survey of all companies in the railway transport industry (Industry Group 4531) and aggregate data are published in 52-216 *Rail in Canada*. These companies are classified in three classes of which Class 1 consists of the Canadian National Railway Company (CN), Canadian Pacific Limited (CP) and VIA Rail Canada Inc. The passenger rail data used in this study are for non-commuting passenger operations of these Class 1 companies. Passenger operations reported by CN and CP have been excluded to eliminate any duplication since both companies provide contract services to VIA. The structure of the accounts used to measure railway activity was revised in 1982 and this precludes a comparison of detailed measurements (e.g. expenditures items) with prior survey years.

Statistics Canada conducts an annual survey of the motor carrier passenger industry in Canada and aggregate data are released in 53-215 *Passenger Bus and Urban Transit Statistics*. The intercity bus segment of this industry consists of carriers primarily engaged in operating intercity and rural bus services (Industry Group 4572). For this study, only data from carriers reporting total revenues in excess of \$500,000 in the survey year are included. The number of these Class 1 and 2 carriers ranges from 19 to 23 over the ten year period. Data for 1990 are preliminary

La Commission se penchera également sur la réglementation qui entoure chacun des modes. Il ne fait pas de doute, par exemple, que les règlements qui rendent obligatoires la prestation de services non rentables aux plus petites communautés ont influé sur la situation financière des entreprises de transport de passagers par trains et de transport interurbain de passagers par autobus et ont réduit leur capacité de faire concurrence à l'automobile. On s'attend à ce que la déréglementation permette d'améliorer l'efficacité des opérations et d'offrir de nouveaux services. Ainsi, outre l'introduction de services express, les services interurbains d'autobus et VIA mettent à l'essai la différenciation des produits fondée sur le service aux passagers. VIA offre donc maintenant un service de première classe VIA-1 sur nombre de ses routes. Par ailleurs, certains services d'autobus exploitent maintenant des voitures ordinaires de luxe où sont offerts des divertissements et des rafraîchissements pendant le voyage. Dans un contexte plus déréglementé, on se demande alors dans quelle mesure il serait possible d'accroître l'efficacité des services de transport par trains et de transport interurbain par autobus si l'on restreignait les opérations à des marchés plus lucratifs aux dépens de la prestation de services aux communautés plus petites et plus éloignées.⁶

Données et méthodes

Statistique Canada recueille des statistiques sur le transport de passagers par trains dans le cadre d'une enquête annuelle auprès de toutes les entreprises du secteur de transport ferroviaire (groupe d'industries 4531). Les résultats agrégés sont diffusés dans la publication n° 52-216 intitulée *Le Transport ferroviaire au Canada*. Ces entreprises sont réparties selon trois catégories. La catégorie 1 comprend la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), le Canadien Pacifique Limitée (CP) et VIA Rail Canada Inc. Les données sur le transport de passagers par trains utilisées dans cette étude correspondent aux opérations de transport de passagers sur de longs trajets des entreprises de catégorie 1. Les données sur les opérations de transport de passagers du CN et du CP ont été exclues pour éviter tout double compte, puisque les deux compagnies retiennent les services de VIA. La structure des comptes employés pour mesurer l'activité ferroviaire a été révisée en 1982. Cela rend impossible toute comparaison de mesures détaillées (par ex. les postes de dépenses) avec les mesures observées pour d'autres années d'enquête.

Statistique Canada mène une enquête annuelle auprès des transporteurs routiers de marchandises au Canada. Les résultats agrégés sont diffusés dans la publication n° 53-215 intitulée *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain*. Le secteur du transport interurbain de passagers par autobus comprend les entreprises qui exploitent principalement des services de transport en commun interurbain et rural (groupe d'industries 4572). Aux fins de la présente étude, seules sont incluses les données des transporteurs qui ont déclaré des recettes totales de plus de \$500,000 au cours de l'année d'enquête. Le nombre de

⁶ Two years after the VIA service reductions in 1990, VIA added 22 trains, including express trains between Toronto and Montreal, to the 322 trains it operates every week in the Montréal-Ottawa-Toronto triangle.

⁶ Deux ans après la réduction de ses services en 1990, VIA a ajouté 22 trains, y compris des trains express entre Toronto et Montréal, aux 322 trains que cette société exploite chaque semaine dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto.

estimates based on the 1990 annual survey in conjunction with data from the 1990 monthly intercity and rural passenger bus survey, also conducted by Statistics Canada. As such, these 1990 data remain subject to revisions.

Additional information on the Canadian Travel Survey is contained in Statistics Canada's publication 87-504 *Touriscope – Domestic Travels* while data on vehicle registrations are released in 53-219 *Road Motor Vehicles Registrations*.

transporteurs des catégories 1 et 2 varie entre 19 et 23 au cours de la période de dix ans. Les données pour 1990 sont des estimations provisoires fondées sur l'enquête annuelle de 1990, ainsi que sur les données de l'enquête mensuelle sur le transport interurbain et rural de passagers que mène également Statistique Canada. Les données de 1990 pourraient faire l'objet d'une révision.

La publication de Statistique Canada no 87-504 intitulée *Touriscope – Voyages intérieurs* présente des données supplémentaires de l'Enquête sur les voyages des Canadiens. Les données sur les immatriculations de véhicules sont publiées dans *Véhicules automobiles – Immatriculations*, n° 53-219 au catalogue.

International Commodity Origin and Destination, 1990

Yasmin Sheikh

Introduction

This study presents the origin and destination of commodity movements on either side of the Canada-United States border, as originated by and interlined with Canadian National and Canadian Pacific Railways. The transportation activities presented include the waybill revenues, tonnages, and commodities entering and departing Canadian gateway provinces.

Northbound Movements

CN and CP generated \$526.4 million in revenues from the northbound movement of 9.3 million tonnes of cargo to Canadian destinations in 1990. Ontario was the busiest gateway province, accounting for 77.6% or 7.0 million tonnes. The North-Central and South regions of the United States, together originated 7.5 million tonnes or 80.6% of this traffic.

The origin and destination of the northbound movement of the top five commodities based on tonnage is shown in figure 8.2.3. The province of Ontario received 3.5 million tonnes which included mostly motor vehicle engines, accessories, parts, and assemblies (400 thousand tonnes or 11.5% of total tonnage transported to Ontario), clay (300 thousand tonnes or 8.1%), sand (200 thousand tonnes or 7.1%) and ammonium phosphates (160 thousand tonnes or 4.6%).

The province of Québec received the second-highest tonnage of 3.1 million tonnes, 87.3% of which was also from the North-Central and South regions of the United States. These shipments included mixed carload freight (900 thousand tonnes or 29.3% of total northbound tonnage transported to Québec), soyabean oil meal (200 thousand tonnes or 5.3%) and common salt, rock or bulk (100 thousand tonnes or 3.9%).

For Ontario, the tonnages of its top five commodities made up the smallest percentage of all commodities shipped to that province (35.5%). Québec was next-lowest with 45.8%. These low percentages indicate that the provinces concerned are being shipped a wide variety of commodities.

Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises, 1990

Yasmin Sheikh

Introduction

Cette étude présente les statistiques sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises qui ont eu lieu des deux côtés de la frontière Canada-États-Unis et qui sont effectués par les compagnies Canadien National et Canadien Pacifique, ainsi que sur les transferts auxquels ont participé ces sociétés. Les activités de transport présentées comprenaient les feuilles de route, le tonnage, les marchandises à destination et en provenance des provinces canadiennes de correspondance.

Mouvements à destination du nord

Le CN et le CP ont généré \$526.4 millions des mouvements à destination du nord qui ont représenté 9.3 millions de tonnes de marchandises vers des régions canadiennes en 1990. L'Ontario a été la province de correspondance la plus active, représentant 77.6% du tonnage ou 7.0 millions de tonnes. Les régions du centre-nord et du sud des États-Unis ont été les points de départ de 7.5 millions de tonnes ou 80.6% du tonnage.

La figure 8.2.3 fournit les cinq principales marchandises en fonction du tonnage. La province de l'Ontario a reçu 3.5 millions de tonnes qui comportaient pour la plupart des moteurs de véhicules automobiles, des accessoires, des pièces et des ensembles (400,000 de tonnes ou 11.5% du tonnage total à destination de l'Ontario), de l'argile (300,000 tonnes ou 8.1%), du sable (200,000 de tonnes ou 7.1%) et des phosphates d'ammonium (160,000 ou 4.6%).

La province de Québec est placée deuxième, recevant 3.1 millions de tonnes, dont 87.3% provenaient des régions du centre-nord et du sud des États-Unis. Ces expéditions contenaient des chargements mixtes (900,000 tonnes ou 29.3% du tonnage total à destination du Québec), de la farine de tourteaux de fèves soja (200,000 de tonnes ou 5.3%) et du sel gemme saline (100,000 tonnes ou 3.9%).

Le tonnage des cinq principales marchandises à destination de l'Ontario a représenté le plus petit pourcentage de toutes les marchandises à destination de cette province (35.5%). Québec vient ensuite avec 45.8%. Les faibles pourcentages s'expliquent par le fait que les provinces en question reçoivent une grande variété de marchandises.

Figure 8.2.1

Railway Commodity Origin and Destination, Revenue and Tonnes for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin, Gateway Province, U.S. – Canada Movements, 1990

Figure 8.2.1

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes et tonnes des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine, par la province d'entrée, mouvements États-Unis – Canada, 1990

| Canadian Gateway Province Province d'entrée au Canada | | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | |
|--|--------|---|---------------|---------|--------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| New Brunswick – Nouveau Brunswick | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 1,311 | – | 66 | – | 1,377 |
| Tonnes | '000 | 50 | – | 1 | – | 51 |
| Quebec – Québec | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 9,344 | 170 | 7,133 | 38 | 16,685 |
| Tonnes | '000 | 224 | 3 | 82 | -- | 309 |
| Ontario | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 16,528 | 211,847 | 136,356 | 43,988 | 408,719 |
| Tonnes | '000 | 244 | 4 124 | 2 138 | 491 | 6 996 |
| Manitoba | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 273 | 19,190 | 13,256 | 4,224 | 36,944 |
| Tonnes | '000 | 3 | 380 | 141 | 71 | 595 |
| Alberta | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | – | 681 | 911 | 6,467 | 8,058 |
| Tonnes | '000 | – | 14 | 12 | 194 | 220 |
| Saskatchewan | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 379 | 21,358 | 7,633 | 44 | 29,414 |
| Tonnes | '000 | 4 | 489 | 69 | -- | 563 |
| British Columbia – Colombie Britannique | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 263 | 608 | 1,649 | 22,673 | 25,194 |
| Tonnes | '000 | 5 | 7 | 24 | 516 | 552 |
| Total | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 28,098 | 253,854 | 167,004 | 77,435 | 526,391 |
| Tonnes | '000 | 530 | 5 017 | 2 466 | 1 273 | 9 285 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Southbound Movements

CN and CP earned \$1,946.1 million from the southbound movement of 30.5 million tonnes of cargo, almost four times the revenues and three times the tonnage transported northbound. As with northbound movements, Ontario was the busiest gateway province, transporting 16.5 million tonnes or 54.1% of the cargo entering the United States by rail from Canada. The North-Central region, alone, received 9.0 million tonnes through the gateway province of Ontario.

Of the total tonnage 15.1 million tonnes or 49.5% were destined for the North-Central region. High tonnages of muriate of potassium (potash) (2.9 million tonnes or 9.5% of total southbound tonnage), woodpulp (1.6 million tonnes or 5.1%), newsprint (1.4 million tonnes or 4.6%) were transported to the North-Central region of the U.S. (Figure 8.2.5).

Mouvements à destination du sud

Le CN et le CP ont généré \$1,946.1 millions des mouvements à destination du sud et ont déplacé 30.5 millions de tonnes de marchandises, presque quatre fois les recettes et le tonnage transporté à destination du nord. Ici encore, l'Ontario a été la province de correspondance la plus active, représentant 16.5 millions de tonnes ou 54.1% des marchandises transportées par chemin de fer du Canada vers les États-Unis. La région du centre-nord a été à elle seule le point de destination de 9.0 millions de tonnes provenant de la province de correspondance de l'Ontario.

La région du centre-nord des États-Unis reçu 15.1 millions de tonnes ou 49.5% du tonnage total, dont un tonnage élevé de chlorure de potassium (potasse) (2.9 millions de tonnes ou 9.5% du tonnage total à destination du sud), de pâte de bois (1.6 million de tonnes ou 5.1%) et de papier journal (1.4 million de tonnes ou 4.6%) (figure 8.2.5).

The highest proportion of southbound tonnage amounting to 7.0 million tonnes originated from the province of Quebec, a majority of which (79.6%) were destined for the North-East and North-Central regions of the United States. Newsprint paper (2.0 million tonnes or 28.8% of the total tonnage transported southbound) and mixed carload freight (1.0 million tonnes or 13.9%) were the top commodities shipped from this province.

The province of Ontario shipped the second-highest tonnage, 6.9 million tonnes, 73.9% of which was destined for the North-East and North-Central regions of the United States. Total shipments from Ontario included 1.0 million tonnes of newsprint paper (14.4% of the southbound tonnage transported from Ontario), 0.9 million tonnes of woodpulp (13.3%) and 0.5 million tonnes road motor vehicles (7.2%).

As with northbound movements, a wide variety of commodities were shipped from Ontario, on the contrary the top five commodities from British Columbia and Saskatchewan constituted 94.5%, and 91.0% of their respective total tonnages of southbound movements.

La plus grande portion du tonnage à destination du sud s'élevait à 7.0 millions de tonnes provenant de la province du Québec et dont la plupart (79.6%) était acheminée vers les régions du nord-est et centre-nord des États-Unis. Les principales marchandises destinées pour le sud et chargées à partir du Québec ont été le papier journal (2.0 millions de tonnes ou 28.8% du tonnage total) et des chargements mixtes (1.0 million de tonnes ou 13.9%).

La province d'Ontario s'est classée deuxième comme point d'origine des chargements à destination des régions du nord-est et centre-nord des États Unis, soit 6.9 millions ou 73.9% du tonnage total. Les expéditions, à partir de l'Ontario, comprenaient du papier journal (1.0 million de tonnes ou 14.4% du tonnage total transporté de la province de l'Ontario vers le sud), de la pâte de bois (0.9 million de tonnes ou 14.0%).

Comme fut le cas des mouvements à destination du nord, une grande variété de marchandises a été transportée à partir de l'Ontario. Au contraire, les cinq marchandises provenant de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan ont figuré pour 94.5% et 91.0% des tonnages respectifs des mouvements à destination du sud.

Figure 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. – Canada Movements, 1990**

Figure 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis –
Canada, 1990**

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | |
|------|---|---|---------------|--------|--------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 04 | Swine – Porcs | – | – | 435 | – | 435 |
| 08 | Live animals, n.e.s. – Animaux vivants n.d.a. | – | 19 | – | – | 19 |
| 10 | Meat, fresh or chilled – Viandes fraîches ou réfrigérées | – | 82 | – | – | 82 |
| 12 | Meat, frozen – Viandes congelées | – | 6 344 | 498 | – | 6 842 |
| 16 | Fish and marine animals – Poissons et animaux marins | – | 20 | – | 48 | 68 |
| 22 | Dairy produce, n.e.s. eggs and honey – Produits laitiers n.d.a., oeufs et miel | – | 27 | – | – | 27 |
| 24 | Barley – Orge | – | 148 | – | – | 148 |
| 26 | Corn – Maïs | – | 213 605 | 161 | 1 759 | 215 525 |
| 28 | Oats – Avoine | – | 138 | – | – | 138 |
| 30 | Rice – Riz | – | 2 634 | 53 949 | 3 238 | 59 821 |
| 32 | Rye – Seigle | – | 160 | – | – | 160 |
| 34 | Wheat – Blé | – | 7 431 | – | – | 7 431 |
| 36 | Cereals unmilled, n.e.s. – Céréales non moulues n.d.a. | – | 7 457 | – | 88 | 7 545 |
| 38 | Corn meal and flour – Farine et semoule de maïs | – | 33 436 | – | – | 33 436 |
| 40 | Corn starch – Féculé de maïs | – | 37 815 | – | – | 37 815 |
| 44 | Wheat flour – Farine de blé | – | 465 | 42 | – | 507 |
| 46 | Cereals milled, n.e.s. – Céréales moulues n.d.a. | – | 12 401 | 2 861 | – | 15 262 |
| 48 | Bakery products – Produits de boulangerie | – | 238 | 35 | – | 273 |
| 50 | Cereal products – Produits à base de céréales | – | 554 | – | – | 554 |
| 52 | Farinaceous substances & flour, n.e.s. for use as food – Substances farineuses et farines n.d.a. destinées à l'alimentation | – | 2 639 | – | – | 2 639 |
| 54 | Apples – Pommes | – | 1 158 | – | 1 158 | 2 316 |
| 58 | Oranges – Oranges | – | 298 | – | 36 528 | 36 826 |
| 60 | Other citrus fruits – Autres agrumes | – | – | – | 954 | 954 |
| 62 | Grapes – Raisins | – | – | – | 23 077 | 23 077 |
| 66 | Cantaloupes and melons, n.e.s. – Cantaloups et melons n.d.a. | – | – | – | 36 | 36 |
| 70 | Pears – Poires | – | 963 | – | 2 109 | 3 072 |
| 72 | Fresh or chilled fruits, n.e.s. and berries – Fruits frais ou réfrigérés n.d.a. et baies | 57 | 58 | – | 86 | 201 |
| 74 | Frozen fruits and berries – Fruits et baies congelés | – | – | 2 242 | 302 | 2 544 |
| 76 | Dried and dehydrated fruits – Fruits séchés et déshydratés | – | 41 | – | – | 41 |
| 78 | Fruit juices & fruit juice concentrates not frozen – Jus de fruits et concentrés de jus de fruit non congelés | – | 183 | 458 | 1 257 | 1 898 |
| 80 | Fruit juice concentrates, frozen – Concentrés de jus de fruits congelés | – | 172 | 980 | 60 | 1 212 |
| 82 | Fruits and fruit preparations, n.e.s. – Fruits et préparations de fruits n.d.a. | – | – | – | 4 736 | 4 736 |
| 84 | Nuts, except oil nuts – Noix (à l'exclusion des noix oléagineuses) | – | 78 | – | – | 78 |
| 90 | Celery – Céleris | – | – | – | 1 182 | 1 182 |
| 94 | Onions and shallots – Oignons et échalotes | – | 119 | – | 5 674 | 5 793 |
| 96 | Potatoes, other than sweet – Pommes de terre (sauf patates douces) | 54 | 326 | 48 | 23 341 | 23 769 |
| 100 | Vegetables, n.e.s. fresh or chilled – Légumes frais ou réfrigérés n.d.a. | – | 485 | – | 29 643 | 30 128 |
| 102 | Vegetables, frozen – Légumes congelés | 144 | – | 225 | 375 | 744 |
| 104 | Vegetables, dried – Légumes séchés | – | 106 409 | – | 1 855 | 108 264 |
| 106 | Vegetables and preparations, n.e.s. – Légumes et préparations de légumes n.d.a. | – | 1 512 | 3 755 | 6 660 | 11 927 |
| 108 | Sugar – Sucre | 1 865 | 30 246 | 550 | – | 32 661 |
| 110 | Molasses and syrups – Mélasses et sirops | 2 007 | 145 341 | 5 421 | 6 549 | 159 318 |
| 112 | Sugar preparations (incl. confectionery), n.e.s. – Préparations à base de sucre (y compris les confiseries) n.d.a. | – | 20 | – | – | 20 |
| 114 | Coffee – Café | – | 35 | 61 | – | 96 |
| 116 | Cocoa and chocolate, tea, spices and vinegar – Cacao et chocolat, thé, épices et vinaigre | 1 409 | – | 1 255 | – | 2 664 |
| 120 | Shortening and lard – Graisse préparée et saindoux | – | 717 | – | – | 717 |
| 124 | Pre-cooked frozen food preparations – Préparations alimentaires, précuites, congelées | – | – | – | 112 | 112 |

Figure 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. – Canada Movements, 1990 – Continued**

Figure 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis –
Canada, 1990 – suite**

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | Total |
|------|---|---|---------------|--------|---------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 126 | Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a. | 50 | 38 994 | 75 | 1 060 | 40 179 |
| 128 | Hay, forage and straw – Foin, fourrage et paille | – | 64 | – | – | 64 |
| 132 | Ground cereals and by-products, n.e.s. – Céréales moulues et dérivés n.d.a. | 70 | 3 355 | 653 | 75 | 4 153 |
| 134 | Soyabean oil meal – Tourteaux de soja | – | 408 588 | – | – | 408 588 |
| 136 | Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a. | – | 2 245 | – | – | 2 245 |
| 138 | Feeds of vegetable origin, n.e.s. – Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a. | – | 44 451 | 77 | 75 | 44 603 |
| 140 | Feeds of animal origin – Aliments d'origine animale pour animaux | – | – | 531 | – | 752 |
| 144 | Secondary or complete animal feeds, n.e.s. – Aliments complets pour animaux n.d.a. | – | 1 136 | 443 | 118 | 1 697 |
| 146 | Non-alcoholic beverages – Boissons non alcooliques | – | 161 | – | – | 161 |
| 148 | Ale, beer, stout and porter – Ale, bière, stout et porter | – | 4 346 | 60 | 141 | 4 547 |
| 150 | Wines & fermented alcoholic beverages, n.e.s. – Vins et boissons alcooliques fermentées n.d.a. | – | – | 72 | 151 | 223 |
| 152 | Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées | – | – | 116 | – | 116 |
| 156 | Tobacco, unmanufactured – Tabacs bruts | – | 30 | – | – | 30 |
| 160 | Raw hides and skins including fur skins – Cuirs et peaux bruts, y compris pelleteries | – | 7 240 | – | – | 7 240 |
| 162 | Primary tankage – Déchets d'abattoir étonnés, bruts | 805 | 1 395 | – | – | 2 200 |
| 166 | Seeds for sowing, n.e.s. – Semences n.d.a. | – | 13 249 | – | 3 016 | 16 265 |
| 168 | Flaxseed – Lin | – | 72 | – | – | 72 |
| 170 | Rapeseed – Colza | – | 241 | – | – | 241 |
| 172 | Soyabeans – Soja | – | 76 969 | – | – | 76 969 |
| 174 | Oil seeds, oil nuts and oil kernels, n.e.s. – Graines, noix et amandes oléagineuses n.d.a. | – | 43 104 | 14 185 | – | 57 289 |
| 176 | Rubber and allied gums, natural – Caoutchouc et gommes analogues | – | – | 11 208 | – | 11 208 |
| 180 | Other crude vegetable materials, inedible, n.e.s. – Autres matières brutes d'origine végétale, non comestibles, n.d.a. | 217 | – | 111 | 66 | 394 |
| 182 | Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois | 212 | 244 | – | 84 | 540 |
| 184 | Fence posts, pitprops and piling of wood – Piquets de clôture, étais de mine et pilots | – | 81 | 2 997 | – | 3 078 |
| 186 | Round timber, n.e.s. – Bois en grume n.d.a. | – | 1 309 | 25 721 | 11 587 | 38 617 |
| 188 | Pulpwood logs – Billes de bois à pâte | – | 408 | – | – | 408 |
| 194 | Other crude wood materials, n.e.s. – Autres matières de bois bruts n.d.a. | – | – | – | 73 | 73 |
| 198 | Cotton – Coton | – | 6 631 | 23 608 | 2 381 | 32 620 |
| 200 | Vegetable and man-made textile fibres, exc. cotton – Fibres textiles végétales et chimiques (sauf le coton) | – | 477 | 2 | – | 479 |
| 202 | Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine | 1 051 | 21 | 23 539 | 2 614 | 27 225 |
| 204 | Copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de cuivre | – | 16 468 | – | 18 545 | 35 013 |
| 206 | Copper matte and precipitates – Mattes et précipités de cuivre | – | 2 749 | – | 9 618 | 12 367 |
| 208 | Iron ore and concentrates – Minerais et concentrés de fer | – | 5 964 | 1 247 | – | 7 211 |
| 210 | Lead ore and concentrates – Minerais et concentrés de plomb | 269 | 68 | 122 | 127 190 | 127 649 |
| 212 | Manganese ore – Minerais de manganèse | – | 1 332 | 660 | – | 1 992 |
| 218 | Matte, nickel, copper-nickel or nichel-iron chromium alloy – Mattes et alliages de nickel(cuivre-nickel et nickel-chrome-fer) | – | – | 848 | – | 848 |

Figure 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. – Canada Movements, 1990 – Continued**

Figure 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis –
Canada, 1990 – suite**

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | |
|------|--|---|---------------|---------|--------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 222 | Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés | 11 804 | 71 | 11 213 | 75 441 | 98 529 |
| 226 | Metallic ores and concentrates, n.e.s. – Minerais de zinc et concentrés métalliques n.d.a. | – | – | 493 | 9 335 | 9 828 |
| 228 | Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier | 10 585 | 428 453 | 9 536 | 7 399 | 455 973 |
| 230 | Non-ferrous metal scrap incl. precious metal scrap – Déchets de métaux non ferreux, y compris les déchets de métaux précieux | 1 670 | 7 674 | 9 071 | – | 18 415 |
| 232 | Slags, drosses & other by-products, n.e.s. – Cendres, scories et autres dérivés n.d.a. | 2 512 | 835 | 2 890 | 330 | 6 567 |
| 236 | Anthracite coal – Anthracite | 54 | – | – | – | 54 |
| 238 | Bituminous coal – Houille grasse | – | – | 22 286 | – | 22 286 |
| 242 | Coal, n.e.s. – Houille n.d.a. | – | 200 | – | – | 200 |
| 244 | Crude mineral oils (petroleum) – Huiles minérales brutes (pétrole) | – | – | 159 | 192 | 351 |
| 246 | Natural gas & other crude bituminous substances – Gaz naturel et autres substances bitumineuses brutes | – | 61 | – | 706 | 767 |
| 250 | Clay – Argile | 621 | 45 051 | 353 076 | 83 177 | 481 925 |
| 252 | Other crude refractory materials – Autres matières réfractaires brutes | – | 87 | 1 684 | – | 1 771 |
| 254 | Natural abrasives – Abrasifs naturels | – | 179 | 165 | 7 625 | 7 969 |
| 256 | Sand, industrial – Sable, d'usage industriel | 66 | 357 264 | 4 032 | 4 052 | 365 414 |
| 258 | Sand, n.e.s. – Sable n.d.a. | – | – | 2 940 | – | 2 940 |
| 260 | Gravel – Gravier | – | 64 | 179 | 133 | 376 |
| 262 | Building stone, rough – Pierre de construction, brute | – | 11 489 | 162 | – | 11 651 |
| 264 | Silica or silex, n.e.s. – Silice ou silex n.d.a. | – | 73 | 3 475 | – | 3 548 |
| 266 | Agricultural limestone – Pierre calcaire, d'usage agricole | 60 | 226 | – | – | 286 |
| 268 | Limestone, furnace or foundry, and fluxing stone – Pierre calcaire (usage industriel) et castines | – | 110 | – | – | 110 |
| 270 | Limestone, crushed or broken, n.e.s. – Pierre calcaire concassée n.d.a. | 14 824 | – | 770 | 90 | 15 684 |
| 272 | Stone, n.e.s. including stone refuse – Pierre n.d.a., y compris les débris de pierre | – | 126 | – | – | 126 |
| 274 | Barytes, natural – Barytine | – | – | – | 3 043 | 3 043 |
| 276 | Gypsum – Gypse | – | 90 | 181 | – | 271 |
| 278 | Pyrites, iron, except roasted – Pyrites de fer (sauf frittées) | – | – | 305 | – | 305 |
| 280 | Nepheline syenite – Syénite néphélinique | 131 | 193 | 54 | – | 378 |
| 282 | Phosphate rock – Roche phosphatée | – | – | 330 | – | 330 |
| 284 | Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline | 59 421 | 81 503 | – | – | 140 924 |
| 286 | Common salt, n.e.s. – Sel commun n.d.a. | 2 819 | 4 032 | 14 966 | 2 412 | 24 229 |
| 288 | Liquid sulphur – Soufre liquide | 536 | 1 677 | 2 207 | 270 | 4 690 |
| 292 | Non metallic, crude, n.e.s. – Minéraux non métalliques bruts n.d.a. | 607 | 694 | 13 736 | 31 252 | 46 289 |
| 294 | Textile rags and waste, n.e.s. – Chiffons et déchets de textiles n.d.a. | – | – | 335 | – | 335 |
| 296 | Paper waste – Déchets de papier | 9 470 | 11 850 | 24 816 | – | 46 136 |
| 298 | Slag (excl. basic) and ashes, waste – Scories (sauf basiques) et cendres, déchets | 21 843 | 54 519 | 444 | 13 875 | 90 681 |
| 300 | Wood waste, n.e.s. – Déchets de bois n.d.a. | – | – | 51 | 23 | 74 |
| 304 | Waste materials, n.e.s. – Autres déchets n.d.a. | 2 520 | 1 719 | 13 823 | 36 | 18 098 |
| 306 | Leather and dressed furs and rubber fabricated materials – Cuir, fourrures apprêtées et demi-produits en caoutchouc | – | 2 336 | – | – | 2 336 |
| 308 | Lumber – Bois de construction | 6 642 | 17 647 | 3 828 | 46 589 | 74 706 |
| 310 | Flooring – Couvertures de sol | 29 | 86 | – | – | 115 |
| 312 | Railway ties – Traverses de chemin de fer | – | 4 935 | 1 893 | – | 6 828 |
| 316 | Sawmill products, n.e.s. – Sciages | – | – | 81 | – | 81 |
| 318 | Veneer – Placages | – | – | – | 316 | 316 |
| 320 | Plywood – Contre-plaqué | 154 | 12 666 | 1 382 | 24 546 | 38 748 |
| 322 | Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a. | 8 468 | 9 622 | 295 | 5 396 | 23 781 |

Figure 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. – Canada Movements, 1990 – Continued**

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | |
|------|--|---|---------------|---------|---------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 324 | Millwork (woodwork) – Bois travaillé | – | 50 | – | 472 | 522 |
| 326 | Cooperage stock & box, crate & package shook – Ouvrages de tonnellerie, caisses et bois de layetier | – | 1 542 | – | – | 1 542 |
| 328 | Other wood fabricated materials, n.e.s. – Autre demi produits en bois n.d.a. | 1 460 | 340 | 54 | 682 | 2 536 |
| 330 | Woodpulp – Pâte de bois | 22 892 | 21 506 | 109 640 | 17 250 | 171 288 |
| 332 | Pulp, n.e.s. – Pâte n.d.a. | – | 392 | 202 | – | 594 |
| 334 | Newsprint paper – Papier journal | 3 545 | 280 | 1 293 | 133 | 5 251 |
| 336 | Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial | 25 989 | 5 453 | 1 188 | – | 32 630 |
| 338 | Book paper – Papier d'édition | – | – | – | 20 | 20 |
| 340 | Fine paper, tissue paper and sanitary paper – Papier fin, papier de soie et papier hygiénique | – | 4 214 | 525 | – | 4 739 |
| 342 | Wrapping paper – Papier d'emballage | 284 | 182 | 6 461 | 3 537 | 10 464 |
| 344 | Paperboard, n.e.s. – Carton n.d.a. | – | 550 | 2 025 | – | 2 575 |
| 346 | Building paper – Papier de construction | 499 | – | 130 | – | 629 |
| 348 | Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a. | 1 189 | 24 866 | 130 677 | 2 896 | 159 628 |
| 350 | Paper, n.e.s. – Papiers n.d.a. | 69 | 5 591 | – | – | 5 660 |
| 352 | Batts, batting, wadding and felt – Ouate et bourre en masse ou en feuilles, feutre | – | – | 62 | – | 62 |
| 354 | Cordage, twine and rope – Cordages, ficelles et cordes | – | 140 | – | – | 140 |
| 356 | Cotton broad-woven fabrics – Tissus larges de coton | – | – | 215 | – | 215 |
| 358 | Jute broad-woven fabrics – Tissus larges de jute | – | 438 | – | – | 438 |
| 360 | Textile fabricated materials, n.e.s. – Demi-produits en matières textiles n.d.a. | – | – | 96 | – | 96 |
| 362 | Animal oils and fats(exc. marine) – Huiles & corps gras d'origine animale (sauf marins) | – | 13 605 | – | 506 | 14 111 |
| 364 | Fish and marine animal oils – Huiles de poissons et d'animaux marins | – | – | 72 | – | 72 |
| 366 | Cottonseed oil and linseed oil – Huile de coton et huile de lin | – | 482 | 4 660 | – | 5 142 |
| 368 | Soyabean oil – Huile de soja | – | 2 844 | – | – | 2 844 |
| 370 | Vegetable oils and fats, n.e.s. – Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s. | – | 17 285 | 6 104 | 1 619 | 25 008 |
| 372 | Chemically modified oils,fats and waxes, and their derivatives – Huiles, corps gras et cires modifiés chimiquement & leurs dérivés | – | 2 698 | 769 | 287 | 3 754 |
| 374 | Turpentine, rosin and rosin oils, spirits and acids – Térébenthine, colophane et huiles, essences & acides de colophane | – | – | 1 492 | 241 | 1 733 |
| 376 | Gum, wood and vegetable extracts – Extraits de gomme, de bois et de végétaux | – | 8 502 | 370 | 4 374 | 13 246 |
| 378 | Carbon blacks – Noir de carbone | 114 | 1 488 | 3 959 | – | 5 561 |
| 380 | Chemical elements – Éléments chimiques | 10 890 | 124 | 231 | 15 815 | 27 060 |
| 382 | Sulphuric acid – Acide sulfurique | 1 382 | 6 139 | 91 | 642 | 8 254 |
| 384 | Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. – Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes | 17 317 | 3 536 | 38 234 | 3 934 | 63 021 |
| 386 | Sodium hydroxide – Hydroxyde de sodium | – | – | 131 | 3 447 | 3 578 |
| 388 | Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a. | 15 067 | 12 935 | 4 794 | 9 796 | 42 592 |
| 390 | Sodium sulphate – Sulfate de sodium | – | 77 | 21 | – | 98 |
| 392 | Sodium carbonate – Carbonate de sodium | 10 689 | 7 545 | – | 116 091 | 134 325 |
| 394 | Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a. | 6 795 | 61 652 | 92 841 | 44 888 | 206 176 |
| 396 | Calcium carbide – Carbone de calcium | – | 428 | 180 | – | 608 |

Figure 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis –
Canada, 1990 – suite**

Figure 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. – Canada Movements, 1990 – Continued**

Figure 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis –
Canada, 1990 – suite**

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | |
|------|--|---|---------------|---------|---------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 398 | Inorganic chemicals, other, n.e.s. – Autres produits chimiques inorganiques n.d.a. | – | 9 065 | 9 729 | 1 934 | 20 728 |
| 400 | Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés | 68 | 45 903 | 98 263 | – | 144 234 |
| 402 | Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés | 2 505 | 2 052 | 30 429 | 1 578 | 36 564 |
| 404 | Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives – Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés | 3 064 | 12 395 | 41 739 | – | 57 198 |
| 406 | Organic acids, their anhydrides, halides, peroxides, peracids, and derivatives – Acides organiques et leurs anhydrides, halides, peroxydes, peracides et leurs dérivés | 616 | 1 814 | 52 805 | – | 55 235 |
| 408 | Nitrogen-function compounds – Composés de fonction azote | – | 11 012 | 30 537 | – | 41 549 |
| 410 | Organic chemicals, n.e.s. – Produits chimiques organiques n.d.a. | 67 | 3 406 | 55 709 | 351 | 59 533 |
| 412 | Explosives, fuses and caps – Explosifs, mèches et amorces | – | 2 209 | 703 | – | 2 912 |
| 414 | Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium | – | 22 025 | 163 514 | 28 019 | 213 558 |
| 416 | Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium | 181 | 545 | – | 419 | 1 145 |
| 418 | Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a. | 536 | 52 008 | 41 251 | 52 912 | 146 707 |
| 420 | Agricultural chemicals, formulated – Produits chimiques agricoles, formulés | – | 11 499 | 3 580 | 169 | 15 248 |
| 422 | Adhesives – Adhésifs | – | 146 | 78 | – | 224 |
| 424 | Synthetic rubber – Caoutchouc synthétique | – | 1 422 | 64 292 | – | 65 714 |
| 426 | Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base | 10 362 | 41 011 | 188 896 | – | 240 269 |
| 428 | Pigments, lakes and toners – Pigments, laques colorantes et tonifiants | 232 | 832 | 4 324 | – | 5 388 |
| 430 | Paints and related products – Peintures et produits connexes | – | 203 | 637 | 363 | 1 203 |
| 432 | Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a. | 6 682 | 102 839 | 72 679 | 1 042 | 183 242 |
| 438 | Diesel fuel – Carburant diesel | 71 | – | – | – | 71 |
| 442 | Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a. | 7 010 | 5 204 | 13 658 | 930 | 26 802 |
| 444 | Lubricating oils and greases – Huiles et graisses lubrifiantes | 20 159 | 7 020 | 14 115 | 609 | 41 903 |
| 446 | Petroleum coke – Coke de pétrole | 2 588 | 95 612 | 34 719 | 101 117 | 234 036 |
| 448 | Coke, n.e.s. – Coke n.d.a. | 8 902 | 9 103 | 709 | 33 784 | 52 498 |
| 450 | Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.) | 19 566 | 26 238 | 82 719 | 1 670 | 130 193 |
| 452 | Asphalts and road oils – Asphalte et bitume fluxé | 5 046 | 18 | 21 | 5 636 | 10 721 |
| 454 | Other petroleum and coal products – Autres dérivés du pétrole et de la houille | 19 074 | 25 532 | 33 951 | 1 129 | 79 686 |
| 456 | Ferro-alloys – Ferro-alliages | 93 | 5 729 | 128 | – | 5 950 |
| 458 | Pig iron – Fonte en gueuses | 6 921 | 957 | 347 | – | 8 225 |
| 460 | Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel – Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier | 1 693 | 12 096 | 879 | 9 215 | 23 883 |
| 461 | Primary iron and steel, n.e.s. – Fer et acier de formes primaires n.d.a. | – | 96 | 274 | 78 | 448 |
| 462 | Castings and forgings, iron or steel – Moulages et forgeages de fer ou d'acier | 139 | 1 636 | 21 | 9 772 | 11 568 |
| 464 | Bars and rods, steel – Barres et tiges d'acier | 508 | 12 414 | 2 926 | 8 644 | 24 492 |
| 466 | Plates, steel, fabricated – Tôles d'acier travaillé | 7 896 | 9 105 | 3 900 | 12 353 | 33 254 |
| 468 | Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillards d'acier | 10 013 | 22 794 | 6 632 | 6 990 | 46 429 |
| 470 | Structural shapes and sheet piling, iron or steel – Profilés de charpente et palplanches de fer et d'acier | 1 345 | 32 287 | 65 673 | 405 | 99 710 |

Figure 8.2.2

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin, U.S. – Canada Movements, 1990 – Continued

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | Total |
|------|---|---|---------------|--------|--------|--------|
| | | North-East | North-Central | South | West | |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 472 | Rails and railway track materials – Rails et matériel de voie ferrée | 343 | 959 | 956 | 2 841 | 5 099 |
| 474 | Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier | – | 4 669 | 38 816 | 912 | 44 397 |
| 476 | Wire, iron or steel – Fils de fer ou d'acier | – | 161 | 95 | – | 256 |
| 478 | Aluminum paste, powder, pigs, ingots and shot – Pâte, poudre, gueuses, lingots et grenaille d'aluminium | – | 19 | – | – | 19 |
| 480 | Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a. | 51 | 105 | 5 515 | 2 408 | 8 079 |
| 482 | Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires | 170 | – | 174 | – | 344 |
| 484 | Copper and alloys, n.e.s. – Cuivre et alliages de cuivre n.d.a. | – | 224 | – | – | 224 |
| 486 | Lead and alloys – Plomb et alliages | – | 3 547 | – | – | 3 547 |
| 488 | Nickel and alloys – Nickel et alliages | – | 41 | – | – | 41 |
| 492 | Zinc and alloys – Zinc et alliages | 89 | – | 679 | – | 768 |
| 494 | Other non-ferrous base metals and alloys – Autres alliages et métaux communs non ferreux | – | – | – | 539 | 539 |
| 496 | Tanks – Réservoirs | – | 1 059 | 74 | 64 | 1 197 |
| 498 | Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis et autres articles des base de quincaillerie | – | 186 | – | – | 186 |
| 500 | Metal fabricated basic products, n.e.s. – Demi-produits de base en métal n.d.a. | 288 | 307 | 1 278 | – | 1 873 |
| 502 | Natural stone basic products, chiefly structural – Produits de base en pierre naturelle, surtout de construction | 70 | 32 757 | – | – | 32 827 |
| 504 | Bricks and tiles, clay – Briques et tuiles d'argile | – | 575 | 14 160 | 70 | 14 805 |
| 506 | Fire brick and similar shapes – Briques réfractaires et formes similaires | 436 | 7 003 | – | 20 | 7 459 |
| 508 | Dolomite and magnesite, calcined – Dolomite et magnésite calcinées | – | 26 257 | 82 | 8 478 | 34 817 |
| 510 | Refractories, n.e.s. – Matières réfractaires n.d.a. | 259 | 1 985 | – | – | 2 244 |
| 512 | Glass basic products – Produits de base en verre | – | 286 | 5 656 | – | 5 942 |
| 516 | Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire | 1 463 | 37 | 492 | 78 510 | 80 502 |
| 518 | Concrete pipe – Tuyaux en béton | – | – | – | 6 547 | 6 547 |
| 520 | Cement and concrete basic products, n.e.s. – Produits de base en ciment et en béton n.d.a. | 3 574 | 21 | 59 | 352 | 4 006 |
| 522 | Plaster – Plâtre | – | 4 206 | 83 | – | 4 289 |
| 524 | Gypsum wallboard and sheathing – Panneaux muraux et revêtements de gypse | – | 153 | 1 331 | – | 1 484 |
| 526 | Gypsum basic products, n.e.s. – Produits de base en gypse n.d.a. | – | – | 77 | – | 77 |
| 528 | Lime, hydrated and quick – Chaux hydratée et vive | 712 | 61 | – | – | 773 |
| 530 | Non-metallic mineral basic products, n.e.s. – Produits minéraux non métalliques de base n.d.a. | 1 515 | 2 979 | 913 | 1 428 | 6 835 |
| 534 | Miscellaneous fabricated materials – Divers demi-produits | – | 334 | 43 | – | 377 |
| 536 | Power boilers – Chaudières mécaniques | – | 1 781 | 753 | – | 2 534 |
| 538 | Engines and turbines, general purpose – Moteurs et turbines (tout usage) | – | – | 8 | – | 8 |
| 539 | Electric generators and motors – Génératrices et moteurs électriques (tout usage) | 257 | 123 | – | – | 380 |
| 540 | General purpose industrial machinery, n.e.s. – Outillage industriel d'utilisation générale n.d.a. | 88 | 8 852 | 683 | – | 9 623 |
| 542 | Conveying, elevating & materials handling equipment – Convoyeurs et matériel de levage & de manutention | 64 | 338 | 284 | – | 686 |

Figure 8.2.2

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine, mouvements États-Unis – Canada, 1990 – suite

Figure 8.2.2

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin, U.S. – Canada Movements, 1990 – Continued

Figure 8.2.2

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine, mouvements États-Unis – Canada, 1990 – suite

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | |
|------|---|---|---------------|--------|-------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 544 | Construction & maintenance machinery & equipment – Machines et matériel de construction & d'entretien | – | 765 | 231 | – | 996 |
| 546 | Special industry machinery, n.e.s. – Machines industrielles spéciales n.d.a. | 300 | 6 897 | 436 | 81 | 7 714 |
| 548 | Agricultural machinery and equipment – Machines et matériel agricoles | 219 | 11 204 | – | – | 11 423 |
| 550 | Tractors – Tracteurs | – | 21 436 | 226 | – | 21 662 |
| 552 | Railway rolling stock – Matériel ferroviaire roulant | 10 001 | 11 343 | 5 011 | 531 | 26 886 |
| 554 | Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis | 6 329 | 134 440 | 49 058 | 1 634 | 191 461 |
| 556 | Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles | 52 974 | 412 357 | 45 230 | 80 | 510 641 |
| 558 | Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a. | 78 | 58 545 | 555 | – | 59 178 |
| 560 | Ships and boats, aircraft and miscellaneous vehicles, n.e.s. (incl. parts and accessories) – Navires et bateaux, aéronefs et véhicules divers n.d.a. (y compris pièces et accessoires) | 3 665 | 3 428 | 222 | 198 | 7 513 |
| 562 | Rubber tires and tubes – Pneus et chambres à air en caoutchouc | 20 | 7 682 | 11 318 | 20 | 19 040 |
| 564 | Communication and related equipment – Matériel de communication et matériel connexe | – | 622 | 177 | – | 799 |
| 566 | Heating equipment – Matériel de chauffage | 50 | 323 | 168 | – | 541 |
| 568 | Air conditioning and refrigeration equipment – Matériel de climatisation et de réfrigération | – | 2 286 | 786 | – | 3 072 |
| 570 | Plumbing equipment and fittings – Matériel de plomberie et garnitures | – | 145 | 81 | – | 226 |
| 572 | Electric lighting, distribution and control equipment, n.e.s. – Matériel électrique d'éclairage, de distribution et de commande n.d.a. | – | 91 | 166 | – | 257 |
| 574 | Furniture and fixtures – Meubles et accessoires | 72 | 2 673 | 3 266 | 112 | 6 123 |
| 576 | Electric appliances and accessories – Appareils électriques et accessoires | – | 2 443 | 217 | 33 | 2 693 |
| 577 | Other equipment – Autre appareils | 328 | 124 | 219 | – | 671 |
| 579 | Apparel and accessories, n.e.s. – Vêtements et accessoires n.d.a. | – | 3 275 | 69 | – | 3 344 |
| 580 | Toiletries, cleaning preparations and household chemical specialties – Produits de toilette, préparations de nettoyage et spécialités chimiques | 3 596 | 347 | 2 472 | 75 | 6 490 |
| 582 | Paper napkins, towels and toilet paper – Napperons et serviettes en papier, et papier de toilette | – | 233 | 4 027 | – | 4 260 |
| 586 | Kitchen utensils, cutlery and tableware, n.e.s. silverware) – Articles de cuisine, articles de table et coutellerie, n.d.a. (sauf l'argenterie) | – | 64 | 41 | – | 105 |
| 588 | Household and personal equipment, n.e.s. – Articles ménagers et personnels n.d.a. | – | 606 | 562 | 18 | 1 186 |
| 590 | Medicinal & pharmaceutical products & supplies, incl. ophthalmic goods & orthopaedic appliance – Médicaments, produits pharmaceutiques et fournitures médicales | 60 | 2 916 | 188 | – | 3 164 |
| 592 | Printed matter – Imprimés | 29 | 648 | 610 | 1 144 | 2 431 |
| 594 | Stationers' supplies, photographic goods, musical instruments and recreational supplies – Articles de papeterie et de photographie, instruments de musique et matériel récréatif | 271 | 506 | 65 | – | 842 |
| 596 | Firearms, weapons and ammunition – Armes à feu, armes et munitions | 1 524 | 195 | 167 | 549 | 2 435 |
| 598 | Prefabricated buildings and structures – Bâtiments et ouvrages préfabriqués | – | 39 | 753 | 146 | 938 |

Figure 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. – Canada Movements, 1990 – Concluded**

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | |
|--------------|---|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 600 | Miscellaneous products, n.e.s. – Produits divers n.d.a. | – | 438 | 85 | – | 523 |
| 602 | Metal containers – Récipients, contenants et conteneurs en métal | 75 | 371 | – | 16 | 462 |
| 604 | Glass containers – Contenants de verre | – | 3 | 5 | – | 8 |
| 606 | Bags, paper – Sacs de papier | – | 18 | 11 | – | 29 |
| 608 | Other paper containers – Autres récipients et contenants de papier | 14 | 1 180 | 25 | – | 1 219 |
| 610 | Wooden containers – Récipients et contenants en bois | – | 14 | 159 | 269 | 442 |
| 612 | Shipping and distribution containers and closure n.e.s. – Récipients, contenants et conteneurs de livraison et de distribution, et fermetures | 93 | 1 698 | 1 606 | 179 | 3 576 |
| 614 | Containers and closures, n.e.s. – Récipients et contenants et fermetures | – | 9 | 18 | – | 27 |
| 616 | Paper end products – Produits finals en papier | 1 073 | 1 590 | 784 | 64 | 3 511 |
| 618 | Plastic end products – Produits finals en plastique | – | 3 547 | 297 | – | 3 844 |
| 620 | Remaining end products – Autres produits finals | – | 189 | 328 | – | 517 |
| 622 | Shipping containers returned empty (not c.o.f.c. containers) – Conteneurs vides retournés à l'expéditeur (autres que C.S.W.P.) | 4 617 | 12 442 | 2 059 | 47 | 19 165 |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a. | 15 112 | 1 064 516 | 55 623 | 15 561 | 1 150 812 |
| 626 | Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs | – | 41 | 152 | 15 | 208 |
| 628 | T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | – | – | 21 | – | 21 |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | 3 020 | 3 732 | – | 17 | 6 769 |
| 632 | T.o.f.c. piggyback-other trailers (plans iii, iv & open tariff) – R.S.W.P. autres remorques (rail-route) (plans iii, iv et tarif général) | – | 31 | – | – | 31 |
| 640 | Non-carload shipments (at both freight and express rates) – Expéditions de marchandise (tarifs-marchandises et tarifs-messageries) | 83 | 12 | 49 | – | 144 |
| Total | | 529 546 | 5 016 519 | 2 466 217 | 1 272 566 | 9 284 848 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis –
Canada, 1990 – fin**

Figure 8.2.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Province/Territory of Destination, U.S. – Canada Movements, 1990

Figure 8.2.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination d'une province/territoire, mouvements États-Unis – Canada, 1990

| Destination Province/Territory Destination Province/territoire | | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | |
|---|--|---|--------------------------------|----------------|----------------|------------------|
| | | North-East Nord-est | North-Central Nord-centrale | South Sud | West Ouest | Total |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard | | | | | | |
| 282 | Phosphate rock – Roche phosphatée | – | – | 92 | – | 92 |
| 348 | Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a. | – | 80 | – | – | 80 |
| 104 | Vegetables, dried – Légumes séchés | – | – | – | 57 | 57 |
| 394 | Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a. | – | – | 46 | – | 46 |
| 418 | Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a. | – | 21 | – | – | 21 |
| | Other Commodities – Autres produits | – | – | – | – | 0 |
| | Total | – | 101 | 138 | 57 | 296 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | | | | | | |
| 424 | Synthetic rubber – Caoutchouc synthétique | – | – | 18 425 | – | 18 425 |
| 134 | Soyabean oil meal – Tourteaux de soja | – | 10 698 | – | – | 10 698 |
| 554 | Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis | 82 | 584 | 9 671 | – | 10 337 |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a. | – | 6 316 | 67 | – | 6 383 |
| 426 | Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base | 135 | 432 | 5 663 | – | 6 230 |
| | Other Commodities – Autres produits | 22 995 | 17 320 | 25 052 | 10 803 | 76 170 |
| | Total | 23 212 | 35 350 | 58 878 | 10 803 | 128 243 |
| New Brunswick – Nouveau Brunswick | | | | | | |
| 250 | Clay – Argile | 530 | 292 | 49 540 | 784 | 51 146 |
| 330 | Woodpulp – Pâte de bois | 17 425 | – | 761 | 1 293 | 19 479 |
| 418 | Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a. | 446 | 2 594 | 6 483 | 425 | 9 948 |
| 292 | Non metallic, crude, n.e.s. – Minéraux non métalliques bruts n.d.a. | 85 | – | 1 371 | 7 090 | 8 546 |
| 388 | Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a. | – | 7 705 | – | – | 7 705 |
| | Other Commodities – Autres produits | 23 246 | 33 346 | 20 192 | 9 673 | 86 457 |
| | Total | 41 732 | 43 937 | 78 347 | 19 265 | 183 281 |
| Quebec – Québec | | | | | | |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a. | 14 622 | 846 108 | 31 579 | 7 779 | 900 088 |
| 134 | Soyabean oil meal – Tourteaux de soja | – | 163 182 | – | – | 163 182 |
| 284 | Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline | 59 421 | 60 669 | – | – | 120 090 |
| 432 | Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a. | 874 | 90 698 | 23 136 | 15 | 114 723 |
| 556 | Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles | 2 121 | 102 291 | 6 557 | 80 | 111 049 |
| | Other Commodities – Autres produits | 121 055 | 877 300 | 482 589 | 183 492 | 1 664 436 |
| | Total | 198 093 | 2 140 248 | 543 861 | 191 366 | 3 073 568 |

Figure 8.2.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Province/Territory of Destination, U.S. – Canada Movements, 1990 – Continued

Figure 8.2.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination d'une province/territoire, mouvements États-Unis – Canada, 1990 – suite

| Destination Province/Territory Destination Province/territoire | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | |
|---|---|--------------------------------|------------------|----------------|------------------|
| | North-East Nord-est | North-Central Nord-centrale | South Sud | West Ouest | Total |
| Ontario | | | | | |
| 556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles | 50 853 | 310 002 | 38 168 | – | 399 023 |
| 250 Clay – Argile | – | 36 352 | 217 864 | 26 147 | 280 363 |
| 256 Sand, industrial – Sable, d'usage industriel | 66 | 243 890 | 1 085 | 95 | 245 136 |
| 414 Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium | – | 3 073 | 155 983 | – | 159 056 |
| 426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base | 6 445 | 11 849 | 125 822 | – | 144 116 |
| Other Commodities – Autres produits | 184 265 | 855 007 | 944 800 | 248 667 | 2 232 739 |
| Total | 241 629 | 1 460 173 | 1 483 722 | 274 909 | 3 460 433 |
| Manitoba | | | | | |
| 624 Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a. | 165 | 30 333 | 7 209 | 1 455 | 39 162 |
| 414 Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium | – | 14 713 | – | 8 093 | 22 806 |
| 474 Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier | – | 8 | 21 465 | – | 21 473 |
| 228 Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier | – | 18 861 | – | – | 18 861 |
| 204 Copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de cuivre | – | – | – | 18 457 | 18 457 |
| Other Commodities – Autres produits | 3 371 | 67 392 | 20 724 | 35 734 | 127 221 |
| Total | 3 536 | 131 307 | 49 398 | 63 739 | 247 980 |
| Saskatchewan | | | | | |
| 228 Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier | – | 320 887 | – | 6 251 | 327 138 |
| 134 Soyabean oil meal – Tourteaux de soja | – | 89 769 | – | – | 89 769 |
| 624 Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a. | – | 15 125 | 1 894 | 91 | 17 110 |
| 394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a. | – | 10 276 | 359 | – | 10 635 |
| 550 Tractors – Tracteurs | – | 10 428 | 54 | – | 10 482 |
| Other Commodities – Autres produits | 2 199 | 66 643 | 16 945 | 13 424 | 99 211 |
| Total | 2 199 | 513 128 | 19 252 | 19 766 | 554 345 |
| Alberta | | | | | |
| 446 Petroleum coke – Coke de pétrole | – | 5 075 | – | 92 448 | 97 523 |
| 516 Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire | – | 37 | 177 | 78 510 | 78 724 |
| 134 Soyabean oil meal – Tourteaux de soja | – | 62 770 | – | – | 62 770 |
| 624 Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a. | 297 | 49 361 | 11 990 | 21 | 61 669 |
| 400 Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés | – | 43 187 | 4 961 | – | 48 148 |
| Other Commodities – Autres produits | 12 738 | 251 943 | 166 358 | 180 515 | 611 554 |
| Total | 13 035 | 412 373 | 183 486 | 351 494 | 960 388 |

Figure 8.2.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Province/Territory of Destination, U.S. – Canada Movements, 1990 – Concluded

| Destination Province/Territory Destination Province/territoire | | U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis | | | | Total |
|---|--|---|--------------------------------|--------------|---------------|-----------|
| | | North-East Nord-est | North-Central Nord-centrale | South Sud | West Ouest | |
| British Columbia – Colombie-Britannique | | | | | | |
| 26 | Corn – Maïs | – | 127 763 | – | – | 127 763 |
| 210 | Lead ore and concentrates – Minerais et concentrés de plomb | – | – | – | 124 628 | 124 628 |
| 222 | Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc | – | – | 11 213 | 74 208 | 85 421 |
| 134 | Soyabean oil meal – Tourteaux de soja | – | 55 004 | – | – | 55 004 |
| 392 | Sodium carbonate – Carbonate de sodium | – | – | – | 43 475 | 43 475 |
| | Other Commodities – Autres produits | 6 110 | 96 720 | 36 933 | 96 826 | 236 589 |
| | Total | 6 110 | 279 487 | 48 146 | 339 137 | 672 880 |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | | | | | | |
| 474 | Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier | – | 415 | 989 | 912 | 2 316 |
| 348 | Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a. | – | – | – | 779 | 779 |
| 530 | Non-metallic mineral basic products, n.e.s. – Produits minéraux non métalliques de base n.d.a. | – | – | – | 200 | 200 |
| 320 | Plywood – Contre-plaqué | – | – | – | 113 | 113 |
| 602 | Metal containers – Récipients, contenants et conteneurs en métal | – | – | – | 16 | 160 |
| | Other Commodities – Autres produits | – | – | – | 10 | 100 |
| | Total | – | 415 | 989 | 2 030 | 3 434 |
| Canada Total – Total Canada | | 529 546 | 5 016 519 | 2 466 217 | 1 272 566 | 9 284 848 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 8.2.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination d'une province/territoire, mouvements États-Unis – Canada, 1990 – fin

Figure 8.2.4

Railway Commodity Origin and Destination, Revenue and Tonnes for the Southbound Movements of Goods to U.S. Region of Destination, by Gateway Province, Canada – U.S. Movements, 1990

| Canadian Gateway Province Province de sortie du Canada | | U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis | | | | |
|---|--------|---|---------------|---------|---------|-----------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| New Brunswick – Nouveau Brunswick | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 16,745 | – | 29 | – | 16,773 |
| Tonnes | '000 | 349 | – | – | – | 349 |
| Quebec – Québec | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 165,621 | 517 | 24,474 | 10 | 190,622 |
| Tonnes | '000 | 3 559 | 8 | 344 | – | 3 911 |
| Ontario | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 111,491 | 474,938 | 471,648 | 135,363 | 1,193,440 |
| Tonnes | '000 | 1 956 | 9 026 | 5 019 | 496 | 16 498 |
| Manitoba | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 8,993 | 141,046 | 43,563 | 2,447 | 196,049 |
| Tonnes | '000 | 86 | 2 866 | 579 | 35 | 3 566 |
| Alberta | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | – | 5,064 | 1,098 | 27,362 | 33,524 |
| Tonnes | '000 | – | 91 | 16 | 530 | 638 |
| Saskatchewan | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 3,262 | 151,691 | 25,716 | 292 | 180,962 |
| Tonnes | '000 | 29 | 3 101 | 300 | 5 | 3 435 |
| British Columbia – Colombie Britannique | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 6,417 | 392 | 589 | 127,315 | 134,713 |
| Tonnes | '000 | 101 | 6 | 10 | 1 991 | 2 108 |
| Total | | | | | | |
| Revenue-Recettes | \$'000 | 312,529 | 773,648 | 567,117 | 292,789 | 1,946,083 |
| Tonnes | '000 | 6 081 | 15 098 | 6 269 | 3 057 | 30 505 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 8.2.4

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes et tonnes des mouvements nord-sud de marchandises à point de destination d'une région américaine, par la province de sortie, mouvements Canada – États-Unis, 1990

Figure 8.2.5

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Southbound Movement of Goods to U.S. Region of Destination, Canada – U.S. Movements, 1990

Figure 8.2.5

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada – États-Unis, 1990

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis | | | | |
|------|---|---|---------------|--------|--------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 06 | Horses, mules and donkeys – Chevaux, mulets et ânes | – | 12 | – | – | 12 |
| 12 | Meat, frozen – Viandes congelées | – | 2 181 | 59 | – | 2 240 |
| 16 | Fish and marine animals – Poissons et animaux marins | – | 2 070 | – | – | 2 070 |
| 22 | Dairy produce, n.e.s. eggs and honey – Produits laitiers n.d.a., oeufs et miel | – | 771 | 42 155 | – | 42 926 |
| 24 | Barley – Orge | 143 | 167 460 | – | 14 811 | 182 414 |
| 26 | Corn – Maïs | 593 | 127 | – | – | 720 |
| 28 | Oats – Avoine | 1 735 | 282 694 | 753 | 11 266 | 296 448 |
| 30 | Rice – Riz | – | 15 | – | – | 15 |
| 32 | Rye – Seigle | – | 14 392 | – | 332 | 14 724 |
| 34 | Wheat – Blé | 93 972 | 71 496 | 270 | 15 755 | 181 493 |
| 36 | Cereals unmilled, n.e.s. – Céréales non moulues n.d.a. | 298 | 12 519 | 651 | 1 382 | 14 850 |
| 38 | Corn meal and flour – Farine et semoule de maïs | – | 42 | – | – | 42 |
| 40 | Corn starch – Fécule de maïs | 1 791 | 553 | 641 | – | 2 985 |
| 42 | Malt and malt flour – Malt et farine de malt | 5 131 | 13 296 | – | 75 | 18 502 |
| 44 | Wheat flour – Farine de blé | 3 613 | 164 | – | – | 3 777 |
| 46 | Cereals milled, n.e.s. – Céréales moulues n.d.a. | 498 | 638 | – | 269 | 1 405 |
| 50 | Cereal products – Produits à base de céréales | – | 27 | – | – | 27 |
| 52 | Farinaceous substances & flour, n.e.s. for use as food – Substances farineuses et farines n.d.a. destinées à l'alimentation | 2 309 | 301 | – | – | 2 610 |
| 70 | Pears – Poires | – | 84 | – | – | 84 |
| 78 | Fruit juices & fruit juice concentrates not frozen – Jus de fruits et concentrés de jus de fruit non congelés | – | 150 | – | – | 150 |
| 82 | Fruits and fruit preparations, n.e.s. – Fruits et préparations de fruits n.d.a. | 23 | – | – | 103 | 126 |
| 84 | Nuts, except oil nuts – Noix (à l'exclusion des noix oléagineuses) | – | 21 | – | – | 21 |
| 96 | Potatoes, other than sweet – Pommes de terre (sauf patates douces) | – | 108 | 2 946 | 7 950 | 11 004 |
| 100 | Vegetables, n.e.s. fresh or chilled – Légumes frais ou réfrigérés n.d.a. | – | 185 | 1 093 | 433 | 1 711 |
| 102 | Vegetables, frozen – Légumes congelés | – | 1 398 | – | 55 | 1 453 |
| 104 | Vegetables, dried – Légumes séchés | 1 271 | 4 094 | 15 100 | 1 741 | 22 206 |
| 106 | Vegetables and preparations, n.e.s. – Légumes et préparations de légumes n.d.a. | – | 55 | – | – | 55 |
| 108 | Sugar – Sucre | 7 017 | 13 871 | 7 863 | 9 078 | 37 829 |
| 110 | Molasses and syrups – Mielasses et sirops | 55 662 | 9 725 | 12 202 | – | 77 589 |
| 112 | Sugar preparations (incl. confectionery), n.e.s. – Préparations à base de sucre (y compris les confiseries) n.d.a. | – | 391 | 1 052 | 933 | 2 376 |
| 116 | Cocoa and chocolate, tea, spices and vinegar – Cacao et chocolat, thé, épices et vinaigre | – | 112 | – | – | 112 |
| 122 | Soups and infant junior foods – Soupes et aliments pour bébés et jeunes enfants | – | 11 | – | – | 11 |
| 124 | Pre-cooked frozen food preparations – Préparations alimentaires, précuites, congelées | – | 1 790 | – | 146 | 1 936 |
| 126 | Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a. | 143 | 8 801 | 183 | 137 | 9 264 |
| 128 | Hay, forage and straw – Foin, fourrage et paille | – | – | 1 040 | – | 1 040 |
| 130 | Wheat bran, shorts and middlings – Son d'orge, remoulages | 22 953 | 589 | – | – | 23 542 |
| 132 | Ground cereals and by-products, n.e.s. – Céréales moulues et dérivés n.d.a. | 2 443 | 34 047 | 131 | 1 787 | 38 408 |
| 134 | Soyabean oil meal – Tourteaux de soja | 4 993 | 17 | – | – | 5 010 |
| 136 | Oil seed meals (incl. cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a. | 18 672 | 19 025 | 139 | 28 601 | 66 437 |
| 138 | Feeds of vegetable origin, n.e.s. – Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a. | 9 703 | 2 016 | 513 | 3 890 | 16 122 |

Figure 8.2.5

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Southbound Movement of Goods to U.S. Region of
Destination, Canada – U.S. Movements, 1990 –
Continued**

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis | | | | |
|------|--|---|---------------|-------|--------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 140 | Feeds of animal origin – Aliments d'origine animale pour animaux | 139 | 1 082 | – | 55 | 1 276 |
| 142 | Primary or concentrated feeds – Aliments concentrés pour animaux | – | – | 64 | – | 64 |
| 144 | Secondary or complete animal feeds, n.e.s. – Aliments complets pour animaux n.d.a. | 104 | 197 | 205 | 68 | 574 |
| 146 | Non-alcoholic beverages – Boissons non alcooliques | – | 21 | 99 | 104 | 224 |
| 148 | Ale, beer, stout and porter – Ale, bière, stout et porter | – | 90 | 48 | – | 138 |
| 150 | Wines & fermented alcoholic beverages, n.e.s. – Vins et boissons alcooliques fermentées n.d.a. | – | 92 | – | – | 92 |
| 152 | Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées | – | 1 315 | 5 498 | 254 | 7 067 |
| 160 | Raw hides and skins including fur skins – Cuirs et peaux bruts, y compris pelleteries | – | 201 | – | – | 201 |
| 162 | Primary tankage – Déchets d'abattoir étunés, bruts | – | 271 | – | 17 206 | 17 477 |
| 166 | Seeds for sowing, n.e.s. – Semences n.d.a. | 1 205 | 3 915 | 6 833 | 327 | 12 280 |
| 168 | Flaxseed – Lin | – | 68 335 | 3 084 | – | 71 419 |
| 170 | Rapeseed – Colza | – | 16 830 | 68 | 65 | 16 963 |
| 172 | Soyabeans – Soja | – | 55 | – | – | 55 |
| 174 | Oil seeds, oil nuts and oil kernels, n.e.s. – Graines, noix et amandes oléagineuses n.d.a. | 466 | 10 638 | 654 | – | 11 758 |
| 178 | Peatmoss and mosses, n.e.s. – Tourbe et autres mousses n.d.a. | – | 7 728 | 4 548 | 39 | 12 315 |
| 180 | Other crude vegetable materials, inedible, n.e.s. – Autres matières brutes d'origine végétale, non comestibles, n.d.a. | – | 479 | – | – | 479 |
| 182 | Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois | 871 | 8 296 | – | 64 | 9 231 |
| 186 | Round timber, n.e.s. – Bois en grume n.d.a. | 1 201 | 11 852 | 83 | 436 | 13 572 |
| 188 | Pulpwood logs – Billes de bois à pâte | 54 | – | – | – | 54 |
| 192 | Christmas trees – Arbres de Noël | 41 | – | – | – | 41 |
| 194 | Other crude wood materials, n.e.s. – Autres matières de bois bruts n.d.a. | – | 236 | – | – | 236 |
| 200 | Vegetable and man-made textile fibres, exc. cotton – Fibres textiles végétales et chimiques (sauf le coton) | 29 244 | 19 508 | 123 | 17 | 48 892 |
| 202 | Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine | 242 359 | 14 247 | 2 873 | 3 648 | 263 127 |
| 206 | Copper matte and precipitates – Mattes et précipités de cuivre | – | – | 6 511 | – | 6 511 |
| 210 | Lead ore and concentrates – Minerais et concentrés de plomb | – | – | 67 | 12 182 | 12 249 |
| 222 | Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc | 176 | 7 473 | 6 718 | 19 | 14 386 |
| 226 | Metallic ores and concentrates, n.e.s. – Minerais et concentrés métalliques n.d.a. | – | 533 | 178 | 383 | 1 094 |
| 228 | Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier | 110 896 | 75 218 | 1 301 | 3 393 | 190 808 |
| 230 | Non-ferrous metal scrap incl. precious metal scrap – Déchets de métaux non ferreux, y compris les déchets de métaux précieux | 3 883 | 14 830 | 5 098 | 1 184 | 24 995 |
| 232 | Slags, drosses & other by-products, n.e.s. – Cendres, scories et autres dérivés n.d.a. | – | 1 480 | 1 025 | 63 | 2 568 |
| 236 | Anthracite coal – Anthracite | – | – | – | 928 | 928 |
| 238 | Bituminous coal – Houille grasse | – | 471 209 | – | – | 471 209 |
| 244 | Crude mineral oils(petroleum) – Huiles minérales brutes (pétrole) | 309 | – | – | 60 | 369 |
| 248 | Asbestos, unmanufactured, crude and fibre – Amiante non ouvré, brut et en fibres | 25 | 316 | 1 324 | – | 1 665 |
| 250 | Clay – Argile | 12 | 428 | 4 878 | 2 564 | 7 882 |
| 252 | Other crude refractory materials – Autres matières réfractaires brutes | – | 6 368 | – | – | 6 368 |
| 254 | Natural abrasives – Abrasifs naturels | – | 7 137 | 247 | – | 7 384 |
| 256 | Sand, industrial – Sable, d'usage industriel | 123 | – | – | 455 | 578 |
| 262 | Building stone, rough – Pierre de construction, brute | – | 3 830 | 70 | – | 3 900 |

Figure 8.2.5

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada –
États-Unis, 1990 – suite**

Figure 8.2.5

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Southbound Movement of Goods to U.S. Region of
Destination, Canada – U.S. Movements, 1990 –
Continued**

Figure 8.2.5

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada –
États-Unis, 1990 – suite**

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis | | | | |
|------|--|---|---------------|-----------|---------|-----------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 264 | Silica or silex, n.e.s. – Silice ou silex n.d.a. | – | – | – | 35 170 | 35 170 |
| 270 | Limestone, crushed or broken, n.e.s. – Pierre calcaire concassée n.d.a. | 177 | – | – | – | 177 |
| 274 | Barytes, natural – Barytine | – | 14 | 2 026 | – | 2 040 |
| 278 | Pyrites, iron, except roasted – Pyrites de fer (sauf frittées) | – | 15 828 | – | – | 15 828 |
| 280 | Nepheline syenite – Syénite néphélinique | 57 541 | 82 498 | 30 424 | 1 772 | 172 235 |
| 284 | Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline | 2 321 | 15 360 | 451 | – | 18 132 |
| 286 | Common salt, n.e.s. – Sel commun n.d.a. | 23 366 | 15 658 | 81 381 | 377 | 120 782 |
| 288 | Liquid sulphur – Soufre liquide | 3 483 | 473 165 | 694 844 | 27 061 | 1 198 553 |
| 290 | Sulphur, n.e.s. – Soufre n.d.a. | – | 1 007 | – | – | 1 007 |
| 292 | Non metallic, crude, n.e.s. – Minéraux non métalliques bruts n.d.a. | 3 186 | 1 440 | 6 648 | 52 | 11 326 |
| 294 | Textile rags and waste, n.e.s. – Chiffons et déchets de textiles n.d.a. | 57 | 578 | – | 316 | 951 |
| 296 | Paper waste – Déchets de papier | 8 002 | 2 886 | 866 | – | 11 754 |
| 298 | Slag (excl. basic) and ashes, waste – Scories (sauf basiques) et cendres, déchets | 75 | 49 | 358 | 91 | 573 |
| 300 | Wood waste, n.e.s. – Déchets de bois n.d.a. | 119 | 86 | – | – | 205 |
| 304 | Waste materials, n.e.s. – Autres déchets n.d.a. | 18 058 | 9 154 | 2 691 | – | 29 903 |
| 306 | Leather and dressed furs and rubber fabricated materials – Cuir, fourrures apprêtées et demi-produits en caoutchouc | – | 531 | – | – | 531 |
| 308 | Lumber – Bois de construction | 699 198 | 1 406 093 | 1 587 362 | 113 717 | 3 806 370 |
| 310 | Flooring – Couvertures de sol | – | 31 | 20 | – | 51 |
| 312 | Railway ties – Traverses de chemin de fer | 60 | 12 701 | 82 | 2 037 | 14 880 |
| 314 | Shingles and shakes of wood – Bardeaux et bardeaux fendus | 303 | 2 578 | 337 | – | 3 218 |
| 316 | Sawmill products, n.e.s. – Sciages | – | 1 253 | – | – | 1 253 |
| 318 | Veneer – Placages | – | 231 | – | 17 778 | 18 009 |
| 320 | Plywood – Contre-plaqué | 10 398 | 3 915 | 1 172 | 1 463 | 16 948 |
| 322 | Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a. | 65 003 | 114 053 | 45 217 | 261 151 | 485 424 |
| 324 | Millwork (woodwork) – Bois travaillé | 236 | 123 | – | – | 359 |
| 328 | Other wood fabricated materials, n.e.s. – Autre demi produits en bois n.d.a. | – | 734 | – | 25 | 759 |
| 330 | Woodpulp – Pâte de bois | 879 586 | 1 555 734 | 387 771 | 115 878 | 2 938 969 |
| 332 | Pulp, n.e.s. – Pâte n.d.a. | – | 2 666 | 53 | – | 2 719 |
| 334 | Newsprint paper – Papier journal | 1 228 535 | 1 391 838 | 592 230 | 150 109 | 3 362 712 |
| 336 | Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial | 127 870 | 191 065 | 195 259 | 6 641 | 520 835 |
| 340 | Fine paper, tissue paper and sanitary paper – Papier fin, papier de soie et papier hygiénique | 461 | 31 214 | 497 | 3 691 | 35 863 |
| 342 | Wrapping paper – Papier d'emballage | 4 589 | 22 870 | 27 323 | 13 678 | 68 480 |
| 344 | Paperboard, n.e.s. – Carton n.d.a. | 51 | 5 133 | 68 | 5 799 | 11 051 |
| 346 | Building paper – Papier de construction | – | 356 | 694 | 1 074 | 2 124 |
| 348 | Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a. | 47 017 | 34 873 | 13 467 | 2 182 | 97 539 |
| 350 | Paper, n.e.s. – Papiers n.d.a. | – | 49 | – | – | 49 |
| 352 | Batts, batting, wadding and felt – Ouate et bourre en masse ou en feuilles, feutre | – | 40 | 318 | – | 358 |
| 356 | Cotton broad-woven fabrics – Tissus larges de coton | – | 1 357 | – | – | 1 357 |
| 360 | Textile fabricated materials, n.e.s. – Demi-produits en matières textiles n.d.a. | – | 307 | 15 | – | 322 |
| 362 | Animal oils and fats(excl. marine) – Huiles & corps gras d'origine animale (sauf marins) | 228 | 4 985 | – | – | 5 213 |
| 364 | Fish and marine animal oils – Huiles de poissons et d'animaux marins | 626 | 249 | 351 | – | 1 226 |
| 370 | Vegetable oils and fats, n.e.s. – Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s. | 2 754 | 38 638 | 24 889 | 34 385 | 100 666 |
| 372 | Chemically modified oils,fats and waxes, and their derivatives – Huiles, corps gras et cires modifiés chimiquement & leurs dérivés | 546 | 277 | 2 785 | 1 042 | 4 650 |

Figure 8.2.5

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Southbound Movement of Goods to U.S. Region of
Destination, Canada – U.S. Movements, 1990 –
Continued**

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis | | | | |
|------|--|---|---------------|---------|---------|-----------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 374 | Turpentine, rosin and rosin oils, spirits and acids – Térébenthine, colophane et huiles, essences & acides de colophane | 82 | 679 | – | 21 | 782 |
| 376 | Gum, wood and vegetable extracts – Extraits de gomme, de bois et de végétaux | 207 | 7 559 | 26 885 | 270 | 34 921 |
| 378 | Carbon blacks – Noir de carbone | 8 126 | 11 909 | 25 408 | – | 45 443 |
| 380 | Chemical elements – Éléments chimiques | 99 277 | 40 380 | 67 148 | 2 931 | 209 736 |
| 382 | Sulphuric acid – Acide sulfurique | 246 185 | 383 752 | 70 197 | – | 700 134 |
| 384 | Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. – Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes | 19 581 | 27 308 | 10 098 | 31 336 | 88 323 |
| 388 | Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a. | 233 290 | 598 291 | 35 444 | 155 317 | 1 022 342 |
| 390 | Sodium sulphate – Sulfate de sodium | 3 502 | 105 844 | 10 334 | 47 799 | 167 479 |
| 392 | Sodium carbonate – Carbonate de sodium | 87 900 | 2 727 | 2 545 | – | 93 172 |
| 394 | Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a. | 64 415 | 30 628 | 82 290 | 9 243 | 186 576 |
| 396 | Calcium carbide – Carbure de calcium | – | 260 | 27 | – | 287 |
| 398 | Inorganic chemicals, other, n.e.s. – Autres produits chimiques inorganiques n.d.a. | 5 358 | 6 169 | 8 558 | 1 294 | 21 379 |
| 400 | Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés | 67 251 | 128 758 | 153 685 | 177 073 | 526 767 |
| 402 | Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés | 41 603 | 58 912 | 10 617 | 168 888 | 280 020 |
| 404 | Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives – Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés | 4 589 | 162 877 | 18 490 | 13 817 | 199 773 |
| 406 | Organic acids, their anhydrides, halides, peroxides, peracids, and derivatives – Acides organiques et leurs anhydrides, halides, peroxydes, peracides et leurs dérivés | 21 555 | 2 280 | 32 230 | – | 56 065 |
| 408 | Nitrogen-function compounds – Composés de fonction azote | – | 1 135 | 479 | 260 | 1 874 |
| 410 | Organic chemicals, n.e.s. – Produits chimiques organiques n.d.a. | 242 | 1 703 | 2 561 | 354 | 4 860 |
| 412 | Explosives, fuses and caps – Explosifs, mèches et amorces | – | 3 317 | 57 | 138 | 3 512 |
| 414 | Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium | 6 437 | 7 600 | 1 023 | 5 799 | 20 859 |
| 416 | Muriate of potassium (potash) – Chlorure (muriate) de potassium | 37 794 | 2 909 559 | 584 807 | 130 913 | 3 663 073 |
| 418 | Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a. | 22 694 | 509 932 | 11 953 | 479 501 | 1 024 080 |
| 420 | Agricultural chemicals, formulated – Produits chimiques agricoles, formulés | – | 2 947 | – | 20 | 2 967 |
| 422 | Adhesives – Adhésifs | – | 281 | – | 130 | 411 |
| 424 | Synthetic rubber – Caoutchouc synthétique | 1 464 | 72 | 5 687 | – | 7 223 |
| 426 | Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base | 107 136 | 219 308 | 150 706 | 81 258 | 558 408 |
| 428 | Pigments, lakes and toners – Pigments, laques colorantes et tonifiants | 347 | 4 048 | 1 086 | 69 | 5 550 |
| 430 | Paints and related products – Peintures et produits connexes | – | 319 | – | – | 319 |
| 432 | Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a. | 8 319 | 13 887 | 9 967 | 9 925 | 42 098 |
| 434 | Gasoline – Essence | – | 13 | – | – | 13 |
| 438 | Diesel fuel – Carburant diesel | 5 174 | 317 | 68 | – | 5 559 |
| 442 | Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a. | 5 290 | 88 293 | 4 101 | 34 206 | 131 890 |
| 444 | Lubricating oils and greases – Huiles et graisses lubrifiantes | 349 | 8 550 | 1 414 | – | 10 313 |

Figure 8.2.5

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada –
États-Unis, 1990 – suite**

Figure 8.2.5

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Southbound Movement of Goods to U.S. Region of Destination, Canada – U.S. Movements, 1990 – Continued

Figure 8.2.5

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada – États-Unis, 1990 – suite

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis | | | | Total |
|------|---|---|---------------|---------|---------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 446 | Petroleum coke – Coke de pétrole | – | 14 518 | 88 | – | 14 606 |
| 448 | Coke, n.e.s. – Coke n.d.a. | – | 554 | 20 469 | 34 857 | 55 880 |
| 450 | Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.) | 139 307 | 382 393 | 153 721 | 261 115 | 936 536 |
| 452 | Asphalts and road oils – Asphalte et bitume flué | 251 | 2 152 | – | – | 2 403 |
| 454 | Other petroleum and coal products – Autres dérivés du pétrole et de la houille | 26 171 | 4 943 | 2 989 | 9 240 | 43 343 |
| 456 | Ferro-alloys – Ferro-alliages | 912 | 1 170 | 199 | 585 | 2 866 |
| 458 | Pig iron – Fonte en gueuses | 3 850 | 17 096 | – | 1 581 | 22 527 |
| 460 | Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel – Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier | 15 506 | 95 635 | 35 048 | – | 146 189 |
| 461 | Primary iron and steel, n.e.s. – Fer et acier de formes primaires n.d.a. | – | 61 | 145 | – | 206 |
| 462 | Castings and forgings, iron or steel – Moulages et forgeages de fer ou d'acier | 95 | 15 452 | 65 | 1 094 | 16 706 |
| 464 | Bars and rods, steel – Barres et tiges d'acier | 23 483 | 117 676 | 24 612 | – | 165 771 |
| 466 | Plates, steel, fabricated – Tôles d'acier travaillé | 837 | 3 906 | 3 074 | 2 584 | 10 401 |
| 468 | Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillets d'acier | 4 462 | 124 116 | 74 655 | 6 043 | 209 276 |
| 470 | Structural shapes and sheet piling, iron or steel – Profils de charpente et palplanches de fer et d'acier | 9 524 | 4 982 | 7 686 | 12 314 | 34 506 |
| 472 | Rails and railway track materials – Rails et matériel de voie ferrée | 1 654 | 11 654 | 137 | 1 236 | 14 681 |
| 474 | Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier | 2 270 | 1 749 | 999 | 427 | 5 445 |
| 476 | Wire, iron or steel – Fils de fer ou d'acier | – | 142 | 74 | – | 216 |
| 478 | Aluminum paste, powder, pigs, ingots and shot – Pâte, poudre, gueuses, lingots et grenaille d'aluminium | – | 143 | – | – | 143 |
| 480 | Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a. | 279 216 | 113 480 | 184 122 | 4 522 | 581 340 |
| 482 | Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires | 127 209 | 6 086 | 7 630 | – | 140 925 |
| 484 | Copper and alloys, n.e.s. – Cuivre et alliages de cuivre n.d.a. | – | 81 | 198 | 230 | 509 |
| 486 | Lead and alloys – Plomb et alliages | 183 | 9 340 | 4 145 | – | 13 668 |
| 488 | Nickel and alloys – Nickel et alliages | – | 18 | 389 | – | 407 |
| 492 | Zinc and alloys – Zinc et alliages | 12 159 | 125 126 | 30 390 | 14 291 | 181 966 |
| 494 | Other non-ferrous base metals and alloys – Autres alliages et métaux communs non ferreux | – | 365 | – | – | 365 |
| 496 | Tanks – Réservoirs | 41 | 612 | 122 | 20 | 795 |
| 498 | Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis et autres articles des base de quincaillerie | 22 | 800 | 42 | 32 | 896 |
| 500 | Metal fabricated basic products, n.e.s. – Demi-produits de base en métal n.d.a. | 20 | 1 997 | 4 949 | 270 | 7 236 |
| 502 | Natural stone basic products, chiefly structural – Produits de base en pierre naturelle, surtout de construction | – | 4 334 | – | – | 4 334 |
| 504 | Bricks and tiles, clay – Briques et tuiles d'argile | – | 328 | 531 | – | 859 |
| 506 | Fire brick and similar shapes – Briques réfractaires et formes similaires | – | – | – | 269 | 269 |
| 508 | Dolomite and magnesite, calcined – Dolomite et magnésite calcinées | – | 334 | – | – | 334 |
| 510 | Refractories, n.e.s. – Matières réfractaires n.d.a. | 113 | 52 | – | – | 165 |
| 512 | Glass basic products – Produits de base en verre | – | – | – | – | – |
| 514 | Asbestos and asbestos-cement basic products – Produits de base en amiante et en fibrociment | 1 696 | 6 578 | 9 067 | 37 | 17 378 |
| 516 | Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire | 326 582 | 242 702 | 494 | 69 285 | 639 063 |

Figure 8.2.5

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Southbound Movement of Goods to U.S. Region of
Destination, Canada – U.S. Movements, 1990 –
Continued**

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis | | | | |
|------|---|---|---------------|---------|---------|---------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 520 | Cement and concrete basic products, n.e.s. – Produits de base en ciment et en béton n.d.a. | – | 214 | 7 | 364 | 585 |
| 522 | Plaster – Plâtre | – | 16 | – | 2 180 | 2 196 |
| 528 | Lime, hydrated and quick – Chaux hydratée et vive | – | – | – | 4 339 | 4 339 |
| 530 | Non-metallic mineral basic products, n.e.s. – Produits minéraux non métalliques de base n.d.a. | 37 230 | 40 047 | 26 799 | 9 024 | 113 100 |
| 534 | Miscellaneous fabricated materials – Divers demi-produits | – | 2 274 | 20 | 4 | 2 298 |
| 536 | Power boilers – Chaudières mécaniques | – | 1 001 | 125 | – | 1 126 |
| 538 | Engines and turbines, general purpose – Moteurs et turbines (tout usage) | – | – | 872 | – | 872 |
| 539 | Electric generators and motors – Générateurs et moteurs électriques (tout usage) | – | – | 194 | 264 | 458 |
| 540 | General purpose industrial machinery, n.e.s. – Outillage industriel d'utilisation générale n.d.a. | 174 | 2 054 | 1 219 | 998 | 4 445 |
| 542 | Conveying, elevating & materials handling equipment – Convoyeurs et matériel de levage & de manutention | 228 | 910 | 296 | 111 | 1 545 |
| 544 | Construction & maintenance machinery & equipment – Machines et matériel de construction & d'entretien | 64 | 1 109 | 134 | 694 | 2 001 |
| 546 | Special industry machinery, n.e.s. – Machines industrielles spéciales n.d.a. | 152 | 759 | 3 730 | 423 | 5 064 |
| 548 | Agricultural machinery and equipment – Machines et matériel agricoles | – | 2 028 | 378 | 2 846 | 5 252 |
| 550 | Tractors – Tracteurs | – | 73 | 430 | – | 503 |
| 552 | Railway rolling stock – Matériel ferroviaire roulant | 1 837 | 23 909 | 2 816 | 730 | 29 292 |
| 554 | Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis | 83 621 | 90 366 | 208 372 | 132 342 | 514 701 |
| 556 | Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles | 28 946 | 107 976 | 63 384 | 447 | 200 753 |
| 558 | Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a. | 28 643 | 79 152 | 218 465 | 177 828 | 504 088 |
| 560 | Ships and boats, aircraft and miscellaneous vehicles, n.e.s. (incl. parts and accessories) – Navires et bateaux, aéronefs et véhicules divers n.d.a. (y compris pièces et accessoires) | 1 467 | 16 682 | 52 | 1 699 | 19 900 |
| 562 | Rubber tires and tubes – Pneus et chambres à air en caoutchouc | 114 | 47 852 | 1 112 | 1 282 | 50 360 |
| 564 | Communication and related equipment – Matériel de communication et matériel connexe | – | 2 640 | – | 510 | 3 150 |
| 566 | Heating equipment – Matériel de chauffage | 54 | 1 152 | 616 | 7 | 1 829 |
| 568 | Air conditioning and refrigeration equipment – Matériel de climatisation et de réfrigération | – | 52 | 50 | 9 | 111 |
| 570 | Plumbing equipment and fittings – Matériel de plomberie et garnitures | – | 4 | – | – | 4 |
| 572 | Electric lighting, distribution and control equipment, n.e.s. – Matériel électrique d'éclairage, de distribution et de commande n.d.a. | 240 | 565 | 297 | 153 | 1 255 |
| 574 | Furniture and fixtures – Meubles et accessoires | 81 | 5 531 | 270 | 171 | 6 053 |
| 576 | Electric appliances and accessories – Appareils électriques et accessoires | – | 413 | 23 | 18 | 454 |
| 577 | Other equipment – Autre appareils | 661 | 874 | 1 096 | – | 2 631 |
| 578 | Facial tissues and paper handkerchiefs – Papiers-mouchoirs et mouchoirs de papier | – | 104 | – | – | 104 |
| 579 | Apparel and accessories, n.e.s. – Vêtements et accessoires n.d.a. | 7 | 2 341 | 1 246 | – | 3 594 |

Figure 8.2.5

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada –
États-Unis, 1990 – suite**

Figure 8.2.5

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Southbound Movement of Goods to U.S. Region of Destination, Canada – U.S. Movements, 1990 – Concluded

Figure 8.2.5

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada – États-Unis, 1990 – fin

| Code | Commodity – Produit | U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis | | | | |
|------|--|---|-------------------|------------------|------------------|-------------------|
| | | North-East | North-Central | South | West | Total |
| | | Nord-est | Nord-centrale | Sud | Ouest | |
| 580 | Toiletries, cleaning preparations and household chemical specialties – Produits de toilette, préparations de nettoyage et spécialités chimiques | – | 2 415 | 1 845 | 7 224 | 11 484 |
| 582 | Paper napkins, towels and toilet paper – Napperons et serviettes en papier, et papier de toilette | 60 | – | – | – | 60 |
| 584 | Tableware, paper – Articles de table en papier | – | 20 | – | – | 20 |
| 586 | Kitchen utensils, cutlery and tableware, n.e.s. silverware) – Articles de cuisine, articles de table et couellerie, n.d.a. (sauf l'argenterie) | – | 95 | 33 | – | 128 |
| 588 | Household and personal equipment, n.e.s. – Articles ménagers et personnels n.d.a. | 8 | 873 | – | 7 | 888 |
| 590 | Medicinal & pharmaceutical products & supplies, incl. ophthalmic goods & orthopaedic appliance – Médicaments, produits pharmaceutiques et fournitures médicales | – | 3 | – | – | 3 |
| 592 | Printed matter – Imprimés | – | 55 | – | 23 | 78 |
| 594 | Stationers' supplies, photographic goods, musical instruments and recreational supplies – Articles de papeterie et de photographie, instruments de musique et matériel récréatif | 290 | 873 | 16 | – | 1 179 |
| 596 | Firearms, weapons and ammunition – Armes à feu, armes et munitions | – | 6 | – | 1 129 | 1 135 |
| 598 | Prefabricated buildings and structures – Bâtiments et ouvrages préfabriqués | – | – | 195 | 98 | 293 |
| 600 | Miscellaneous products, n.e.s. – Produits divers n.d.a. | 17 | 6 | 28 | – | 51 |
| 602 | Metal containers – Récipients, contenants et conteneurs en métal | – | 83 | – | 71 | 154 |
| 604 | Glass containers – Contenants de verre | – | 13 | – | 17 | 30 |
| 606 | Bags, paper – Sacs de papier | – | 63 | 40 | – | 103 |
| 608 | Other paper containers – Autres récipients et contenants de papier | – | 31 | – | – | 31 |
| 610 | Wooden containers – Récipients et contenants en bois | – | 2 120 | 13 | – | 2 133 |
| 612 | Shipping and distribution containers and closure n.e.s. – Récipients, contenants et conteneurs de livraison et de distribution, et fermetures | 296 | 4 981 | 662 | 20 | 5 959 |
| 614 | Containers and closures, n.e.s. – Récipients et contenants et fermetures | – | 6 | – | – | 6 |
| 616 | Paper end products – Produits finals en papier | – | 2 640 | 20 | 441 | 3 101 |
| 618 | Plastic end products – Produits finals en plastique | 693 | 3 837 | 21 | 42 | 4 593 |
| 620 | Remaining end products – Autres produits finals | – | 1 516 | 47 | – | 1 563 |
| 622 | Shipping containers returned empty (not c.o.f.c. containers) – Conteneurs vides retournés à l'expéditeur (autres que C.S.W.P.) | 174 | 30 278 | 696 | 23 | 31 171 |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a. | 13 548 | 983 638 | 1 279 | 667 | 999 132 |
| 626 | Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs | 68 | 721 | – | 66 | 855 |
| 628 | T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | – | 30 | – | – | 30 |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | 381 | 119 775 | – | 2 212 | 122 368 |
| 632 | T.o.f.c. piggyback-other trailers (plans iii, iv & open tariff) – R.S.W.P. autres remorques (rail-route) (plans iii, iv et tarif général) | – | 14 | – | – | 14 |
| 640 | Non-carload shipments (at both freight and express rates) – Expéditions de marchandise (tarifs-marchandises et tarifs-messageries) | 23 | 1 151 | – | – | 1 174 |
| | Total | 6 080 793 | 15 098 261 | 6 268 981 | 3 056 824 | 30 504 859 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 8.2.6

Railway Origin and Commodity Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Province/Territory of Origin to U.S. Region of Destination, Canada – U.S. Movements, 1990

| Origin Province/Territory Origine Province/territoire | | U.S. Region of destination – Région de destination des États-Unis. | | | | |
|--|---|--|--------------------------------|------------------|---------------|------------------|
| | | North-East Nord-est | North-Central Nord-centrale | South Sud | West Ouest | Total |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard | | | | | | |
| 96 | Potatoes, other than sweet – Pommes de terre (sauf patates douces) | – | 108 | 2 839 | 6 802 | 9 749 |
| 102 | Vegetables, frozen – Légumes congelés | – | 1 311 | – | – | 1 311 |
| 100 | Vegetables, n.e.s. fresh or chilled – Légumes frais ou réfrigérés n.d.a. | – | – | 693 | 379 | 1 072 |
| | Other Commodities – Autres produits | – | – | – | – | 0 |
| Total | | – | 1 419 | 3 532 | 7 181 | 12 132 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | | | | | | |
| 334 | Newsprint paper – Papier journal | 94 745 | 2 938 | 25 259 | – | 122 942 |
| 330 | Woodpulp – Pâte de bois | 37 186 | 41 884 | 4 970 | – | 84 040 |
| 630 | C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) | – | 17 173 | – | – | 17 173 |
| 228 | Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier | 10 913 | – | – | – | 10 913 |
| 562 | Rubber tires and tubes – Pneus et chambres à air en caoutchouc | – | 10 130 | – | – | 10 130 |
| | Other Commodities – Autres produits | 900 | 7 388 | 5 631 | 64 | 13 983 |
| Total | | 143 744 | 79 513 | 35 860 | 64 | 259 181 |
| New Brunswick – Nouveau Brunswick | | | | | | |
| 330 | Woodpulp – Pâte de bois | 93 901 | 9 366 | 72 | – | 103 339 |
| 336 | Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial | 21 579 | 29 157 | 41 794 | 2 111 | 94 641 |
| 334 | Newsprint paper – Papier journal | 57 883 | 2 466 | 25 823 | – | 86 172 |
| 308 | Lumber – Bois de construction | 46 313 | 826 | 13 926 | – | 61 065 |
| 348 | Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a. | 18 849 | 1 761 | 6 617 | – | 27 227 |
| | Other Commodities – Autres produits | 60 164 | 11 247 | 7 149 | 4 073 | 82 633 |
| Total | | 298 689 | 54 823 | 95 381 | 6 184 | 455 077 |
| Quebec – Québec | | | | | | |
| 334 | Newsprint paper – Papier journal | 864 030 | 708 071 | 424 078 | 34 879 | 2 031 058 |
| 624 | Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a. | 13 548 | 965 207 | 958 | – | 979 713 |
| 480 | Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a. | 277 101 | 110 363 | 181 444 | 4 252 | 573 160 |
| 308 | Lumber – Bois de construction | 186 986 | 69 406 | 121 387 | – | 377 779 |
| 336 | Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial | 75 356 | 110 579 | 133 257 | 3 994 | 323 186 |
| | Other Commodities – Autres produits | 1 509 560 | 718 255 | 490 944 | 41 214 | 2 759 973 |
| Total | | 2 926 581 | 2 681 881 | 1 352 068 | 84 339 | 7 044 869 |

Figure 8.2.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la province/territoire d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada – États-Unis, 1990

Figure 8.2.6

Railway Origin and Commodity Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Province/Territory of Origin to U.S. Region of Destination, Canada – U.S. Movements, 1990 – Continued

Figure 8.2.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la province/territoire d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada – États-Unis, 1990 – suite

| Origin Province/Territory Origine Province/territoire | | U.S. Region of destination – Région de destination des États-Unis. | | | | |
|--|--|--|--------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | North-East Nord-est | North-Central Nord-centrale | South Sud | West Ouest | Total |
| Ontario | | | | | | |
| 334 | Newsprint paper – Papier journal | 209 107 | 609 312 | 106 200 | 73 851 | 998 470 |
| 330 | Woodpulp – Pâte de bois | 266 061 | 519 129 | 102 464 | 35 882 | 923 536 |
| 558 | Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a. | 27 159 | 79 043 | 218 367 | 177 680 | 502 249 |
| 450 | Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.) | 124 512 | 203 890 | 141 695 | – | 470 097 |
| 554 | Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis | 82 575 | 81 695 | 184 587 | 119 482 | 468 339 |
| | Other Commodities – Autres produits | 941 241 | 1 989 769 | 567 237 | 83 393 | 3 581 640 |
| | Total | 1 650 655 | 3 482 838 | 1 320 550 | 490 288 | 6 944 331 |
| Manitoba | | | | | | |
| 450 | Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.) | – | 81 551 | – | – | 81 551 |
| 334 | Newsprint paper – Papier journal | 1 883 | 34 709 | 7 399 | 31 285 | 75 276 |
| 342 | Wrapping paper – Papier d'emballage | 799 | 16 057 | 18 600 | 13 678 | 49 134 |
| 228 | Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier | 4 263 | 24 077 | 880 | – | 29 220 |
| 200 | Vegetable and man-made textile fibres, exc. cotton – Fibres textiles végétales et chimiques (sauf le coton) | 20 340 | 4 346 | – | – | 24 686 |
| | Other Commodities – Autres produits | 14 426 | 213 289 | 29 356 | 16 828 | 273 899 |
| | Total | 41 711 | 374 029 | 56 235 | 61 791 | 533 766 |
| Saskatchewan | | | | | | |
| 416 | Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium | 11 559 | 2 909 467 | 583 452 | 130 913 | 3 635 391 |
| 330 | Woodpulp – Pâte de bois | 21 767 | 111 613 | 9 498 | 6 204 | 149 082 |
| 390 | Sodium sulphate – Sulfate de sodium | 3 502 | 80 902 | 5 842 | 37 658 | 127 904 |
| 468 | Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillards d'acier | – | 104 240 | 3 958 | 3 310 | 111 508 |
| 34 | Wheat – Blé | 73 565 | 1 063 | – | 4 074 | 78 702 |
| | Other Commodities – Autres produits | 24 629 | 281 757 | 49 699 | 47 854 | 403 939 |
| | Total | 135 022 | 3 489 042 | 652 449 | 230 013 | 4 506 526 |
| Alberta | | | | | | |
| 288 | Liquid sulphur – Soufre liquide | 1 169 | 452 736 | 672 006 | 27 061 | 1 152 972 |
| 418 | Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a. | 92 | 489 229 | 11 953 | 469 150 | 970 424 |
| 388 | Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a. | 5 225 | 523 144 | 8 593 | 155 240 | 692 202 |
| 330 | Woodpulp – Pâte de bois | 149 954 | 236 405 | 104 873 | 48 346 | 539 578 |
| 400 | Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés | 55 472 | 69 140 | 137 149 | 169 068 | 430 829 |
| | Other Commodities – Autres produits | 130 247 | 982 948 | 388 851 | 977 640 | 2 479 686 |
| | Total | 342 159 | 2 753 602 | 1 323 425 | 1 846 505 | 6 265 691 |

Figure 8.2.6

Railway Origin and Commodity Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Province/Territory of Origin to U.S. Region of Destination, Canada – U.S. Movements, 1990 – Concluded

| Origin Province/Territory Origine Province/territoire | | U.S. Region of destination – Région de destination des États-Unis. | | | | |
|--|---|--|--------------------------------|------------------|------------------|-------------------|
| | | North-East Nord-est | North-Central Nord-centrale | South Sud | West Ouest | Total |
| British Columbia – Colombie-Britannique | | | | | | |
| 308 | Lumber – Bois de construction | 380 885 | 1 083 002 | 1 230 225 | 111 945 | 2 806 057 |
| 330 | Woodpulp – Pâte de bois | 157 275 | 505 180 | 143 580 | 25 093 | 831 128 |
| 238 | Bituminous coal – Houille grasse | – | 471 209 | – | – | 471 209 |
| 322 | Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a. | – | 1 189 | – | 66 172 | 67 361 |
| 492 | Zinc and alloys – Zinc et alliages | 271 | 38 774 | 6 864 | 13 195 | 59 104 |
| | Other Commodities – Autres produits | 3 801 | 81 760 | 48 812 | 113 922 | 248 295 |
| | Total | 542 232 | 2 181 114 | 1 429 481 | 330 327 | 4 483 154 |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | | | | | | |
| 228 | Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier | – | – | – | 112 | 112 |
| 420 | Agricultural chemicals, formulated – Produits chimiques agricoles, formulés | – | – | – | 20 | 200 |
| | Other Commodities – Autres produits | – | – | – | – | 0 |
| | Total | – | – | – | 132 | 132 |
| Canada Total – Total Canada | | 6 080 793 | 15 098 261 | 6 268 981 | 3 056 824 | 30 504 859 |

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 8.2.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la province/territoire d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada – États-Unis, 1990 – fin

Chapter 9

Survey Concepts and Data Limitations

Collection Authorities and Related Classifications

Railway statistics contained in this publication were collected in accordance to the provisions of Section 344 of the **Railway Act** (R.S.C. 1985 c.R.-3) and Chapter S-19 of the **Statistics Act** (Revised Statutes of Canada 1985).

Financial as well as operating and carloading statistics are reported in conformity with the regulations and definitions contained in the **Uniform Classification of Accounts**, as prescribed by the **National Transportation Agency (NTA)**. The NTA is the regulatory body having legislative authority over Canadian railway companies, under the Parliament of Canada. It is noted that the structure of these accounts was revised in 1982. The main thrust of these changes was to conform to new accounting classifications and to facilitate the provision of rail versus non-rail operations. Readers are strongly advised to refer to the **Uniform Classification of Accounts** to assist in the interpretation of the information presented in this catalogue.

Canadian railway operators are classified into three classes as defined by the **Uniform Classification of Accounts**:

- Class I – consists of the Canadian National Railway Company, the Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc.
- Class II – represents all other carriers involved in Canadian railway transportation activities.
- Class III – are other related companies reporting under the Railway Act such as terminal, bridge and tunnel operators.

The companies surveyed correspond to the industry group 453 – Railway Transport and Related Services Industries, in Statistics Canada's **Standard Industrial Classification** (Catalogue No. 12- 501, 1980 edition).

Commodity details are reported according to the **U.S. Standard Transportation Commodity Classification** and converted to a structure based on Statistics Canada's **Standard Commodity Classification** (Catalogue No. 12-502, 1972).

Chapitre 9

Concepts d'enquête et limites des données

Organismes de collecte et classifications connexes

Les présentes statistiques sur le transport ferroviaire ont été recueillies conformément aux dispositions de la Section 344 de la **Loi sur les chemins de fer** (R.S.C. 1985 c.R.-3) et du Chapitre S19 de la **Loi sur la statistique** (Statuts révisés du Canada 1985).

Les données financières et opérationnelles, ainsi que celles portant sur les chargements de wagons, sont fournies conformément aux règlements et aux définitions de la **Classification uniforme des comptes**, telle que prescrite par l'Office national des transports du Canada (ONTC). L'ONTC est l'agence de réglementation ayant le pouvoir législatif sur les compagnies ferroviaires canadiennes, sous l'autorité du Parlement du Canada. Il est à noter que la structure de ces comptes a été revue en 1982, en grande partie pour fin d'adaptation aux nouvelles définitions de comptabilité et afin de faciliter la distinction des activités ferroviaires et des activités non-ferroviaires. On recommande vivement aux lecteurs de consulter la **Classification uniforme des comptes** au moment d'interpréter les présentes statistiques.

Les sociétés ferroviaires canadiennes se divisent en trois catégories de transporteurs (voir définition dans la **Classification uniforme des comptes**):

- Catégorie I – Le Canadien National, le Canadien Pacifique Limité et VIA Rail Canada Inc.
- Catégorie II – Tous les autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens
- Catégorie III – Les autres compagnies qui relèvent directement de la Loi sur les chemins de fer, comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Les compagnies observées correspondent au groupe 453 des industries – Industries du transport et des services ferroviaires, **Classification type des industries** de Statistique Canada (n° 12- 501 au catalogue, édition de 1980).

Les renseignements sur les marchandises sont présentés conformément à la **Standard Transportation Commodity Classification** des États-Unis et transformés selon une structure qui se fonde sur la **Classification type des produits** de Statistique Canada (n° 12-502 au catalogue, 1972).

Employment statistics are collected in accordance with the **Uniform Classification of Railway Employees** (introduced January 1, 1964).

Survey methodology, coverage and data limitations:

Financial, operating and carloading statistics

Coverage and Survey Methodology.

Financial and operating statistics contained in this publication were derived from a mail census of Class I, II and III common carrier railway companies. In order to meet confidentiality requirements and avoid residual disclosure, data relating to Class III carriers are grouped with those of Class II carriers.

Commodity carloading statistics cover the activities of Class I and II carriers, and are also collected on the basis of a mail census.

The data are reported on schedules, or forms, specified by the National Transportation Agency and provided to the Transportation Division of Statistics Canada. Individual reports undergo comprehensive review upon receipt and are edited for consistency and reliability.

Data Limitations

Survey results may be misconstrued or improperly interpreted without prior consultation or knowledge of the concepts and reporting definitions prescribed by the UCA. In particular, users are advised that some operating statistics, such as passenger-car kilometres, may be recorded by both VIA and the operating carriers. Consequently, total figures may contain duplication. Similarly, freight car-kilometres performed in a carrier's train include all cars hauled, regardless of the ownership.

Railway transportation statistics cover solely the activities of common carriers – that is, railway companies offering services to the general public, or industrial sectors, for compensation. Private railways which exist solely to transport goods for parent companies and which do not operate on a for-hire basis are excluded.

Special Notes on Carloading Statistics:

- i) Freight interlined between two-or-more Canadian rail carriers is included only once – unless specified otherwise – to avoid duplication. Traffic handled in intermediary switching service is excluded.

Les statistiques sur l'emploi sont recueillies en fonction de la **Classification uniforme canadienne des employés ferroviaires** (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1964).

Méthodes, champs d'enquête et limites des données:

Statistiques financières, opérationnelles et de chargements de wagons

Méthodes et champs d'enquête

Les statistiques financières et opérationnelles présentées dans cette publication ont été tirées d'un recensement par la poste des compagnies ferroviaires de catégories I, II et III. Afin d'assurer la confidentialité des données et d'éviter des divulgations résiduelles, les données portant sur les transporteurs de catégorie III ont été regroupées avec celles des transporteurs de catégories II.

Les statistiques sur les chargements de marchandises représentent les activités des transporteurs de catégories I et II et ont également été recueillies selon un recensement par la poste.

Les données sont recueillies par l'entremise de formulaires, ou d'annexes statistiques, prescrits par l'Office national des transports, et fournis à la Division des transports de Statistique Canada. Les rapports sont examinés individuellement et vérifiés pour en assurer la fiabilité.

Limites des données

Les résultats d'enquêtes peuvent être mal interprétés si l'utilisateur ne possède pas les connaissances requises des définitions et concepts de la CUC. En particulier, il est à noter que certaines statistiques d'exploitation, tel les voitures-kilomètres, peuvent être rapportées autant par VIA Rail que par le transporteur opérant. En conséquence, les figures totales peuvent contenir de la duplication. Similairement, les wagons-kilomètres effectués par le train d'un transporteur inclus tous les wagons tirés, sans tenir compte du propriétaire.

Les statistiques sur le transport ferroviaire du fret représentent seulement les activités des transporteurs publics – c'est-à-dire, les compagnies ferroviaires qui offrent des services au secteur public ou aux secteurs industriels sur base de rémunération. Les chemins de fer pour compte propre qui transportent les produits de compagnies affiliées et qui n'opèrent pas pour compte d'autrui sont exclus.

Notes supplémentaires sur le chargement de fret des wagons:

- i) Le fret transporté par deux ou plusieurs compagnies ferroviaires canadiennes est inclus seulement une fois – à moins d'être indiqué autrement – afin d'éviter le double comptage. Le fret transporté par le service d'aiguillage intermédiaire est exclus.

- ii) A railway which operates in both Canada and the United States will have all traffic south of the border considered a United States rail connection for the purpose of this publication. Thus, freight crossing the international boundary (whether from or to a non-reporting United States railroad at that point, or carried by one of the respondents reporting in this series), appears as a "receipt from" or "delivery to" a United States rail connection. Certain extensions of Canadian National and Canadian Pacific rail services in the United States are, for statistical purposes, considered part of the Canadian operations and are included herein. This includes, for the most part, overhead movements (Canada to Canada through the United States) and short rail extensions across the border to connecting United States carriers.

Commodity origin and destination statistics

Coverage and Survey Methodology

Commodity origin and destination data were provided by the NTA and represent a complete annual census derived from records accumulated from the two major railways – the Canadian National and Canadian Pacific – including freight interlined with Class II carriers. Each record represents a freight movement and shows origin, destination, STCC code, mass, waybill revenue and other related information. The **interline duplication** between CN and CP was removed by NTA staff.

The **commodity groups** shown are based on 320 classes of freight corresponding closely to the **Standard Commodity Classification (SCC)** of Statistics Canada. These are the same commodity groups that are used for carloading data on revenue freight traffic carried. The principal criteria employed for grouping commodities in the SCC are stage of fabrication, chief component material and purpose.

Both railways classify commodities using the seven-digit **Standard Transportation Commodity Code (STCC)** for their own internal purposes and report the data to the NTA in this format. Before their release to Statistics Canada, the STCC commodity codes are converted to SCC (320) commodity codes.

The **origins and destinations** are coded by the railway's respective station numbers. Origins and destinations refer to the railway origins and destinations (not the connecting modes of transport). In the case of interlined shipments, the origin and destination refers to the rail transport origin and destination, which differs from the points at which CN or CP picked up or delivered the goods.

The **waybill revenues** are the gross revenues according to the waybill, expressed in Canadian dollars, and reported on a 'received basis'.

- ii) Aux fins de cette publication, une compagnie qui opère au Canada et aux États-Unis aura tout son trafic au sud de la frontière considéré comme une connexion ferroviaire aux États-Unis. Par conséquent, le fret qui traverse la frontière (qu'il provienne ou qu'il soit destiné à une compagnie ferroviaire américaine non enquêtée ou transporté par une firme enquêtée dans cette série) apparaît comme un "provenant de" ou "livrées à" à la compagnie ferroviaire américaine. Pour des fins statistiques, certains services ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique aux États-Unis sont considérés comme parties intégrantes de leurs opérations canadiennes et traités comme tels. Sont inclus dans ces services, pour la plupart, les mouvements intermédiaires (du Canada au Canada en passant par les États-Unis) et de courts prolongements ferroviaires de l'autre côté de la frontière raccordés à des transporteurs américains.

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises

Méthodes et champs d'enquête

Les statistiques sur l'origine et la destination des marchandises sont fournies par l'ONTC et représentent des données annuelles complètes qui proviennent des enregistrements accumulés par les deux principales sociétés ferroviaires – le Canadien National et le Canadien Pacifique – y compris le fret d'embranchement des transporteurs de catégorie II. Chaque enregistrement représente un mouvement de marchandises et fournit des données sur l'origine, la destination, le code STCC, le volume et les feuilles de route, ainsi que d'autres renseignements connexes. Le personnel de l'ONTC a supprimé le **double comptage des transferts** entre le CN et le CP.

Les **groupes de marchandises** indiqués sont fondés sur les 320 catégories de marchandises établies à partir de la **Classification type des produits (CTP)** de Statistique Canada. On retrouve ces mêmes groupes pour les données sur les chargements de wagons portant sur le trafic des marchandises payantes. Les principaux critères utilisés pour regrouper les marchandises dans la CTP sont l'étape de fabrication, la matière principale et l'usage.

Les deux sociétés ferroviaires attribuent un code à sept chiffres (**Standard Transportation Commodity Code, STCC**) pour leurs propres enregistrements et présentent ces données à l'ONTC sous ce format. Avant d'être remis à Statistique Canada, les codes de produits STCC sont convertis aux codes de produits (320) de la CTP.

Les **origines et destinations** sont codées selon le numéro respectif des gares. Ces données renvoient à l'origine et à la destination des mouvements ferroviaires, et non aux moyens de transport de correspondance. En ce qui concerne les transferts, les données renvoient à l'origine et à la destination des livraisons, et non aux localités où le CN et le CP prennent ou livrent des produits.

Les **recettes des expéditions** sont les recettes brutes calculées à partir des feuilles de route, en dollars canadiens, et sur la base des marchandises 'reçues'.

The revenues shown cover the entire rail movement in the case of an interline. If the shipment is interlined with an American railway, the revenues will be the sum of the Canadian and American revenues, expressed in Canadian dollars.

In the case of records flagged as **Marine Import** or **Export**, the revenues pertain to the waybill revenues of the domestic portion of the movements, that is, railway revenues only.

Trans-border shipments are included in the data. These are Canadian originating shipments which terminate in the United States as well as United States originating shipments which terminate in Canada.

In-transit traffic, where both the origin and the destination are reported in the United States, are also included in the tabulation results.

Data Limitations

Before the data are released to Statistics Canada, similar records are aggregated. Consequently, as the data are not received at the shipment level, Canadian National versus Canadian Pacific freight movements cannot be identified separately.

Furthermore, due to the above methodology it is not advisable to calculate and compare shipment-based averages such as revenue per shipment, average tonnage per shipment, average tonne-kilometres per shipment and average length of haul to results derived from the for-hire trucking survey.

Tonne-kilometre data are not available for publication purposes. The data records available only contain the length of haul of the **reporting carrier** in the case of Canadian interlined movements. The reporting tonne-kilometre criteria for U.S. freight transfers is the distance to the Canada-United States border, or alternatively, the first or last United-States point for trans-border shipments. Consequently, tonne-kilometer statistics compiled from available record entries can be severely distorted and are excluded from the publication.

The NTA advises that approximately 1-1.5% of the waybill records are unused in tabulations because of missing or non-valid codes such as commodity or station codes.

Les recettes indiquées dans le cas des transferts comprennent les recettes de l'ensemble des mouvements ferroviaires. Dans le cas des transferts avec une société ferroviaire américaine, les recettes sont le total des recettes canadiennes et américaines exprimées en dollars canadiens.

Dans le cas des enregistrements portant l'indication **importation** ou **exportation maritime**, les recettes sont établies en fonction des mouvements intérieurs de marchandises, soit les recettes ferroviaires seulement.

Les **expéditions transnationales** sont comprises dans les données; il s'agit des expéditions qui partent du Canada à destination des États-Unis et vice versa.

Le **trafic en transit**, dont l'origine et la destination sont déclarées aux États-Unis, fait également partie des données.

Limites des données

Avant de fournir les données à Statistique Canada, l'ONTC regroupe des enregistrements semblables afin que les données ne soient pas fournies au niveau des expéditions. Par conséquent, les mouvements du Canadien National et du Canadien Pacifique ne peuvent pas être identifiés individuellement.

De plus, en raison de cette méthodologie d'enquête, il est déconseillé de calculer ou de comparer les moyennes par expédition, telles qu'au niveau des recettes, du tonnage, du nombre de tonnes-kilomètres et de la distance parcourue, aux résultats de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui.

Les données sur les tonnes-kilomètres ne sont pas disponibles pour fin de publication. Les enregistrements ne contiennent que la distance parcourue par le **transporteur déclarant**, dans le cas des embranchements canadiens. En ce qui a trait aux transferts américains, le critère utilisé pour fin de déclaration des tonnes-kilomètres est la distance parcourue vers la frontière canado-américaine, ou le premier ou le dernier point de destination américain des expéditions transnationales. Conséquemment, les statistiques sur les tonnes-kilomètres tirées des enregistrements disponible peuvent renfermer des estimations erronées et sont exclues de la présente publication.

Selon l'ONTC, environ 1 à 1.5% des feuilles de route ne servent pas à l'établissement des tableaux en raison de l'absence ou de la non-validité des codes tels que les codes des produits ou des gares.

Glossary

Average Freight Carload

This statistic is tonne-kilometres divided by the number of loaded freight car-kilometres.

Average Train Speed

This statistic is train-kilometres divided by train hours. Train hours may include en route train switching time when used in this calculation.

Box Car

A closed railroad car with a roof and a door which is used for general service.

Branch Line

Branch line means a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part, is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of any such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway.

A length of track serving facilities beyond the point of junction with a main line or another branch line.

Business Car

Cars owned or leased by common carriers, or owned by individuals using free transportation, which are used for office or business purposes in transportation service.

Caboose

A freight train car usually attached to the rear of the train for the use of trainmen in giving and receiving signals, handling car records, and performing other duties.

Canadian Rail Operations

Rail operations consist of the transportation by rail of goods and passengers (both inter-city and commuter) and include intermodal transportation which may involve the railway in transport modes other than rail where such operations are required to complete a rail move.

Car-kilometres

A car-kilometre is the movement of a unit of car on one kilometre.

Carload

A carload is a shipment that uses one rail car for its transportation.

Carrier

Carrier means the entity having the legal authority to operate the railway.

Classification of Carriers

Railway carriers within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

Class I – Canadian National Railway, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.

Class II – Other carriers involved in Canadian rail transportation operations.

Class III – Other companies which report under the **Railway Act**, such as terminal, bridge and terminal companies.

Classification of Employees

All employees are classified with respect to occupation and assigned to their proper function and occupational class. Employees that work in more than one function or occupational class are counted in the one indicated by the greater part of the duties. Service hours and compensation are distributed between the other occupational classes in which the employee has worked (refer to Employment Function and Occupational Classification).

Coach

A term commonly used to designate passenger cars which are used for day travel. They are fitted with conventional or reclining seats.

C.O.F.C.

This represents **container on flat car**, a familiar rail form of intermodal transport.

Common Carrier

Any railway which holds itself out to the general public to transport passengers and/or goods for compensation.

Compensation, Total

The compensation is the gross amount paid to employees, including vacations, holidays, leaves of absence, etc., with pay and before deductions for income tax. Compensation should not include retroactive wage increases, which, although paid during the current year, pertain to a prior period.

Current Ratio

A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt-Asset Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by total assets.

Debt-Equity Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

Delivered to United States rail

Traffic delivered to United States rail connections or transported across the border by the respondent.

Delivered to other railways in Canada

Traffic delivered directly to connecting Canadian rail carriers and deliveries to other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a subsequent rail haul is indicated.

Destination

Refers to the railway destination, not including connecting modes of transport, and is coded by the railway's respective station number. In the case of interlined shipments, the destination refers to the rail transport destination, not only the point at which the reporting railway delivered the goods.

Employee

An employee is defined as every person in the service of a reporting carrier, whether on a full-time or seasonal basis, and subject to the carrier's continuous authority to supervise and direct the manner of rendition of his service. Part time workers are not included in the tables presented.

Employees, Number of

The number of employees is the average of counts made each month throughout the year. The count is not restricted to the number of personnel actually on duty, and includes all other regularly assigned employees and those on vacation or sick leave with pay. Persons on leave without pay or under suspension should be excluded.

Employment Functions

The major railway Employment Functions are:

- General
- Road Maintenance
- Equipment Maintenance
- Transportation (non-train and train)

Empty Car-kilometres

Kilometres run by freight cars without load, and flat cars loaded with railroad owned or controlled highway trailers or containers, moving without revenue waybill, excluding company service equipment designed for use exclusively in work service.

Equipment (Operations)

This activity concerns all operations and transactions related to railway equipment, including locomotives, freight cars, passenger cars, intermodal equipment, roadway machines, and work equipment. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rentals and depreciation of railway equipment.

Equipment Maintenance

This service is responsible for the maintenance and servicing of all motive power, car, shop and power plant equipment.

Fiscal Period

Annual results for carriers are based on the years ending December 31.

Freight Car-kilometres

A freight car kilometre is the movement of a freight car over one kilometre of track.

Freight-train Car-kilometres

Kilometres run by loaded and empty freight train cars and caboose cars in transportation service.

Freight Train-kilometres

The number of kilometres run by all trains between terminals or stations for the transportation of revenue or company freight; also kilometres run by trains made up of empty freight train cars, and by trains consisting of a locomotive and a caboose running light in connection with such service. Freight trains hauling passenger cars are classified as freight trains.

General (Operations)

This activity concerns all operations and transactions required to support the overall railway enterprise and includes general administration, employee benefits, taxes, insurance, purchasing and material stores.

Gondola Car

A car with sides and ends but no top, used for hauling commodities such as sand, gravel and coal.

Gross Domestic Product

The gross domestic product is an indicator employed to assess the value of goods and services produced in a country.

Gross Tonne-kilometres

A gross tonne-kilometre is the movement of a tonne of rail equipment, intermodal equipments or freight over one kilometre of track. This includes all movements over the carrier's tracks except switching operations, including operations by other carriers.

Head-end Car

A passenger train car designed for transporting mail, baggage, newspapers, milk in cans, etc. and not equipped to accommodate passengers.

Hopper Car

A car which moves dry bulk freight and usually unloads through gravity by vents on the underside.

Industrial Track

A switching track serving industries such as mines, mills, smelters and factories.

Interline Freight

Tonnage passing over the lines of two or more carriers. The interchange is termed an interline movement.

Intermediate Switching

A switching service which includes all the elements of switching performed by a carrier which neither originates or terminates the shipment nor receives a line haul on that shipment.

Intermodal

Intermodal operations involve movements by more than one mode of transport, essentially operations in which goods are carried in a highway trailer or freight container which is transferred between a rail car and other vehicles, (usually trucks or ships), which are used to accomplish the non-rail parts of the move.

International Carrier

A carrier that operates in Canada and the United States.

Intraprovincial Carrier

A carrier that operates in more than one province or territory.

In-transit

En route between the point of origin and the point of destination.

Intraprovincial Carrier

A carrier that operates in only one province or territory.

Joint Facility

Railway tracks, yards, terminals, and other facilities owned by one carrier and used jointly by two or more carriers.

Kilometres of Track Operated

The total number of kilometres of track of all kinds, over which transportation operations are conducted.

Length of Road Operated

The single or first main track, measured by the distance between terminals, over which railway transportation is conducted.

Light Locomotive

A locomotive which moves under its own power without pulling any cars.

Line-haul

The movement of trains between terminals and stations on the main or branch lines of the railway, exclusive of switching operations.

Loaded

Revenue freight originated directly on the track belonging to the respondent, including that received from private, non-reporting industrial sidings; freight received from switching roads connecting with the respondent where such freight has not previously been given line haul transportation; freight received from other modes of transport; freight re-shipped following milling or fabrication at some point in transit; and, idler or trailer cars.

Loaded Car-Kilometres

Kilometres run by freight cars in freight and passenger trains loaded with revenue or non-revenue freight, and also by company service equipment designed for use exclusively in work service.

Local Traffic

Traffic originating and terminating on the same railway without an intermediate haul by a connecting railway.

Locomotive Unit

A piece of railway rolling stock containing engines used to propel a train along the track but not capable itself of accommodating passengers or freight. Such units may be used singly (providing it has a crew cab) or in conjunction with other units, with all such units usually being controlled from the cab of one of the units.

Locomotive Unit-kilometre

A locomotive unit-kilometre is the operation of a locomotive unit over a kilometre of track. VIA trains are considered part of the operating carrier's operations.

Main Line

For carriers under the jurisdiction of the National Transportation Agency, the distinction between a main line and a branch line is based principally on the criterion of two million gross ton miles per track (others being: a) part of the **transcontinental** system; b) vital export-import links; c) **connecting lines**), the main line and branch line network for the three Prairie Provinces was defined. For the remaining provinces, the railways should apply the same methodology as outlined in the Decision with the threshold density of two million gross ton miles per track being used as the primary criterion.

For carriers not under the jurisdiction of the National Transportation Agency, the definition of main line track is based on the criterion of two million gross ton miles per track annually.

Main Track

A track extending through and between stations upon which trains are operated. Main track of switching and terminal companies is all track kept clear for the passage of trains.

Non-revenue Freight

Company materials and supplies transported without charge in freight trains of a particular railway for its own use.

Occupational Classification

The major railway Occupational Classifications are:

- Managerial and Supervisory
- Professional, Technical and Staff Assistants
- Clerical
- Running Trades
- Working Foremen
- Craftsmen, Tradesmen, Lead Hands, Service Workers and Helpers
- Labourers, including Building Attendants and Coach Cleaners
- Floating Equipment Employees (Railway) and Employees in Other Operations

O.C.S.

Acronym for **on company service**; essentially the movement of non-revenue loaded cars for the company's own purposes such as work equipment, rail ties or ballast.

Operating Ratio

The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

Parlour Car

A passenger car of a more luxurious character than a day coach having revolving seats, and other conveniences and on which an extra fare is charged.

Passenger Car

A car equipped to carry passenger, baggage, etc., in passenger train service.

Passenger Car-kilometres

Kilometres run by passenger cars in transportation service, including both loaded and empty car-kilometres. Passenger car-kilometres in VIA trains are recorded by both VIA and the operating carrier.

Passenger-kilometre

The movement of a passenger a distance of one kilometre. Passenger-kilometres are derived by multiplying the number of passengers by the distance transported.

Passenger Locomotive-kilometres

The number of kilometres run by locomotives in passenger-train service.

Passenger-train Car-kilometres

Kilometres run by passenger-train cars in transportation service, including kilometres by loaded cars and also by empty cars deadheaded in connection with passenger service.

Passenger-train Kilometres

Kilometres run by passenger trains in revenue service, to transport passengers and baggage, etc., together with the kilometres run by trains comprised of deadhead passenger cars.

Piggyback

In railroad freight transportation, a term used to describe the hauling of loaded or empty highway trailers, or containers, on railroad freight cars.

Private-line Cars

Freight cars owned by companies other than the railways and used for the transportation of goods over various lines. These are sometimes called private cars.

Private Siding

A short line connected to a railway line, owned by an individual or company.

Railway Operations

This activity concerns all of the operations of the railway which are directly involved in providing transportation service, including train operations, yard operations, train control operations, intermodal operations, station and terminal operations, and other modes of transport used as an integral part of a rail service.

Real Domestic Product

The Gross Domestic Product expressed in constant dollars.

Received from other Railways in Canada

Traffic received directly from connecting Canadian rail carriers and receipts from other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a previous rail haul is indicated.

Received from United States rail destined to Canadian points

Traffic received from United States rail connecting, or transported across the border by the respondent, destined to Canadian points.

Received from United States rail destined to United States points

Freight moving from United States rail connections to points in the United States (i.e. overhead traffic).

Revenue Passenger

A person travelling on a train by right of fare.

Road Maintenance

This function is responsible for the construction and maintenance of all track and structures and signal installations.

Rolling Stock

The freight and passenger cars owned by a rail carrier, not including motive power equipment.

Second Main Track

The second track running parallel to the first main track where double track (or triple track, etc.) is laid on the same road bed.

Self-propelled Car

A single motor-powered unit of railway equipment designed to carry passenger or baggage traffic. It is not considered to be a locomotive. It is also referred to as a motor car or rail diesel car.

Service Hours Paid For

Hours paid for include time actually worked plus time for such items as vacations, holidays, leaves of absence, etc., when paid for, and applies to all employees.

Siding

A track auxiliary to the first main track for meeting or passing trains, or a track for industrial purposes.

S.T.C.C. (Standard Transportation Commodity Code)

The S.T.C.C. system is a 7-digit coding structure designed to classify all commodities or articles, which move or may move in freight transportation.

T.O.F.C.

This represents **trailer on flat car**, a familiar rail form of intermodal transport.

Tonnes of Revenue Traffic

This statistic records the total weight of revenue shipments.

Tonne-kilometre

The movement of a tonne a distance of one kilometre.

Train

A unit of equipment, or a combination of units of equipment (exclusive of light locomotives) in condition for movement over tracks by self-contained motor equipment. A self-propelled car moving on its own is a train, as is a 100 car freight train.

Train Hours

Train hours are measured as the train time between departure and arrival station, minus time spent in train switching en route.

Train-kilometres

A train-kilometre is the movement of a train over one kilometre of track.

Train Switching

Switching service performed by train locomotives at terminals and at stations en route.

Train Switching Locomotive-kilometres

Kilometres allowed train locomotives for performing train switching, usually computed at a rate of 9.6 kilometres per hour for the time actually taken up in such service.

Trans-border Shipment

A Canadian originating shipment which terminates in the United States as well as United States originating shipment which terminates in Canada.

Transportation (Non-train and Train)

This function is responsible for scheduling, dispatching and operating trains and other ancillary services, the operation of terminal facilities and the distribution of cars and motive power. This function is also responsible for the movement of merchandise by means of the integration of express and less than carload operations.

Uniform Classification of Accounts (U.C.A.)

U.C.A. means the revised Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records as prescribed by the National Transportation of Canada, for use by all railways subject to the jurisdiction of the Agency. These accounts are also used for carriers whose data are collected under the authority of the Statistics Act only.

Unloaded

Freight terminated directly on the road of the respondent. It includes: freight delivered to private, non-reporting industrial sidings and grain unloaded at interior, lake and coastal elevators for export; freight delivered to switching roads connecting with the respondent where there is no further line haul; freight delivered to other modes of transport; and, freight unloaded for milling or fabrication at some point in transit.

Waybill Revenue

The gross revenue according to the waybill, expressed in Canadian dollars, and reported on a received basis.

Ways and Structures

This activity concerns all operations and transactions related to the fixed plant of the railway, including track and roadway, buildings, signals, communication and power facilities, terminals and fuel stations. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rents, and depreciation of railway fixed plant.

Work train Service

A service performed by a train engaged in company service for which no revenue is received.

Yard Switching

Switching service performed by yard locomotives in yards where regular switching is performed, including both terminal switching and transfer operations within yard limits.

Yard Switching Kilometres

Yard switching kilometres are measured as time spent in yard switching (yard switching minutes) and converted to kilometres at a rate of 9.6 kilometres per hour. A yard switching minute is one minute's work in switching service by a yard crew. For the purpose of this statistic, **switching service** includes transfer train operations.

Glossaire

Aiguillage intermédiaire

Un service qui comprend toutes activités d'aiguillage exercées par un transporteur autre que le premier ou le dernier transporteur et qui ne s'occupe pas du transport interurbain de cette marchandise.

Automotrice

Élément motorisé du matériel ferroviaire (autre qu'une locomotive) aménagé pour le transport des voyageurs ou des bagages. Également appelé véhicule automoteur ou autorail.

Catégories d'employés

Tous les employés sont classés selon leur profession et on leur attribue une fonction propre et une catégorie professionnelle. Les employés qui entrent dans plus d'une fonction ou d'une catégorie professionnelle relèvent de la fonction ou de la catégorie dans laquelle ils assument le plus de tâches. Les heures de service et la rémunération sont réparties entre les autres catégories professionnelles au sein desquelles les employés ont travaillé (voir les Fonctions des chemins de fer et les Catégories professionnelles).

Catégories professionnelles

Les principales catégories professionnelles sont:

- Direction et surveillance
- Personnel des professions libérales, scientifiques et techniques et adjoints
- Personnel de bureau
- Personnel itinérant
- Contremaîtres exécutants
- Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, préposés à l'entretien et aides
- Manœuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures ordinaires)
- Personnel du matériel flottant (chemin de fer) et employés d'autres opérations

Catégories de transporteurs

Les catégories de transporteurs ferroviaires qui relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada sont les suivantes:

- Catégorie I – Canadien National, Canadien Pacifique et VIA Rail et leurs services connexes.
- Catégorie II – Autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens.

Catégorie III – Autres compagnies assujetties à la **Loi sur les chemins de fer** comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Chargées

Le transport commercial de marchandises effectué directement sur une ligne de l'enquête, y compris les marchandises provenant d'embranchements privés non enquêtés, marchandises provenant de voies d'aiguillage reliées à celle de l'enquête lorsque les marchandises n'ont pas déjà fait l'objet d'un transport proprement dit, marchandises provenant d'autres modes de transport, marchandises réexpédiées après usinage ou transformation en cours de route et wagons-allongés.

Chargement

Chargement utilisant un wagon pour le transport.

Chargement moyen d'un wagon

Le nombre de tonnes-kilomètres divisé par le nombre de wagons-kilomètres chargés.

Classification uniforme des comptes (CUC)

La CUC (version révisée de la Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes) est utilisée par tous les chemins de fer qui relèvent de la compétence de l'Office national des transports du Canada. Ces comptes intéressent également les transporteurs dont les données sont recueillies en vertu de la Loi sur la statistique seulement.

CWP

Conteneur sur wagon plat: une forme courante de transport intermodal.

Déchargées

Marchandises livrées directement à partir d'une ligne de l'enquête, y compris celles livrées à des embranchements privés non enquêtés et les céréales déchargées à des élévateurs intérieurs, à des élévateurs sur les lacs et sur la côte en vue de l'exportation, marchandises livrées à des voies d'aiguillage reliées à celles de l'enquête au point où à partir duquel plus aucun transport n'a eu lieu, marchandises livrées à d'autres modes de transport et marchandises déchargées en vue de la transformation ou de l'usinage en cours de route.

DS

De service: le déplacement de wagons chargés de marchandises non payantes pour les besoins de la société, tels que du matériel de service, des traverses ou du balast.

Destination

Destination, ne comprenant pas les modes de transport de correspondance, codée selon les numéros respectifs des gares. Dans le cas des livraisons inter-réseaux, la destination est celle de la livraison, et non seulement l'endroit auquel la société ferroviaire déclarante a livré les marchandises.

Embranchement

Une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie situé au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer.

Une portion de voie desservant des installations au-delà du point d'embranchement avec une ligne principale ou un autre embranchement.

Embranchement particulier

Une courte ligne appartenant à un particulier ou à une société et reliée à une ligne de chemin de fer.

Emploi, fonctions

Les principales fonctions ferroviaires sont:

- Services généraux
- Entretien des voies
- Entretien du matériel
- Transport (par train ou non)

Employé

Un employé se définit comme toute personne travaillant au service d'un transporteur déclarant, à plein temps ou sur une base saisonnière, et assujetti au pouvoir permanent de la compagnie de surveiller et de diriger l'exécution de son travail. Les tableaux présentés ne comprennent pas les travailleurs à temps partiel.

Employés, nombre

Le nombre d'employés équivaut à la moyenne des comptages effectués chaque mois de l'année. Le comptage ne se limite pas aux seuls employés au travail; il comprend tous les autres employés réguliers et ceux qui sont en congés annuels ou en congés de maladie payés. Les employés en congés sans solde ou qui ont été suspendus sont exclus.

En transit

Livraisons en route entre le point d'origine et le point de destination.

Entretien de l'équipement

Entretien et réparation de tous les éléments de puissance motrice, des wagons, des ateliers et des usines.

Entretien des voies

Construction et entretien des voies, des ouvrages et des signaux.

Équipement (Exploitation)

Toute opération liée au **matériel** de chemin de fer, y compris les locomotives, les wagons de marchandises, les voitures de voyageurs, l'équipement intermodal, les machines du chemin de roulement et le matériel de service. Les activités comprennent les réparations et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement du matériel de chemin de fer.

Exercice financier

Les statistiques annuelles sur les transporteurs couvrant les années se terminant le 31 décembre.

Expédition transnationale

Expédition qui part du Canada à destination des États-Unis et vice-versa.

Exploitation des chemins de fer canadiens

L'exploitation des chemins de fer comprend le transport par chemin de fer des marchandises et des voyageurs (interurbain et banlieue) et inclut le transport intermodal qui peut entraîner le passage à des moyens de transport autres que le chemin de fer lorsque ces opérations sont nécessaires pour compléter le transport ferroviaire.

Exploitation ferroviaire

Toutes les activités ferroviaires directement liées au service de transport, y compris l'exploitation des trains, les manœuvres de triage, les manœuvres de trains, les activités intermodales, les activités liées aux gares et aux terminus et les autres modes de transport faisant partie intégrante du service de transport ferroviaire.

Feuille de route commerciale

Les recettes brutes selon la feuille de route, exprimées en dollars canadiens et déclarées sur la base des marchandises reçues.

Frais généraux

Toute opération nécessaire à l'exploitation du chemin de fer: administration générale, avantages sociaux des employés, impôts, assurances, achats et magasins de matériaux.

Heures de service rémunérées

Les heures rémunérées comprennent les heures effectivement travaillées, ainsi que les vacances, les jours fériés, les congés, etc., lorsqu'ils sont payés. Cette règle s'applique à tous les employés.

Installations communes

Voies, gares de triage, terminus et autres installations appartenant à un transporteur et utilisés par deux transporteurs ou plus.

Kilomètres de voies exploitées

Nombre total de kilomètres de voies de tous genres servant aux activités de transport.

Ligne principale

Pour les transporteurs qui relèvent de l'Office national des transports, la distinction entre la ligne principale et l'embranchement se fonde principalement sur le critère des deux millions de tonnes brutes par mille de voie (les autres étant a) faire partie du système **transcontinental**, b) les liaisons vitales pour l'exportation et l'importation et c) les **lignes de raccordement**) et ce pour les trois provinces des Prairies. Quant aux autres provinces, il est proposé d'appliquer la décision susmentionnée, la densité maximale de deux millions de tonnes brutes par mille de voie étant le critère principal.

Pour ce qui est des transporteurs qui ne relèvent pas de la compétence de l'Office national des transports, la définition de ligne principale se fonde sur le critère de deux millions de tonnes brutes par mille de voie annuellement.

Livrées à des chemins de fer des États-Unis

Les marchandises livrées à des raccordements ferroviaires ou transportées au delà de la frontière par l'enquête.

Livrées à des chemins de fer du Canada

Marchandises livrées directement à des raccordements ferroviaires canadiens et marchandises livrées à d'autres modes de transport (autre que les traversiers d'automobiles) lorsque celles-ci sont acheminées à tarif conjoint jusqu'à destination ou lorsqu'un autre transport ferroviaire subséquent est indiqué.

Locomotive

Élément du matériel ferroviaire roulant qui contient des moteurs et qui sert à remorquer un train sur la voie, mais qui ne peut transporter ni voyageurs ni marchandises. Peut se mouvoir seule (si elle comporte une cabine pour le personnel) ou faire partie d'un train dont tous les éléments sont habituellement commandés à partir de l'un des véhicules.

Locomotive de manœuvre-kilomètre

Nombre de kilomètres accordés aux locomotives pour les manœuvres de triage; calculé à raison de 9.6 kilomètres à l'heure pour le temps réel de triage.

Locomotive haut-le-pied

Locomotive ne tirant aucun wagon.

Locomotive-kilomètre

Déplacement d'une locomotive sur une distance d'un kilomètre de voie. Les trains de VIA Rail font partie des opérations du transporteur déclarant.

Locomotive voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par les locomotives pour le service de train de voyageurs.

Longueur des voies exploitées

Voie unique, ou première voie principale mesurée selon la distance entre les terminus et servant au transport ferroviaire.

Manoeuvre

Pratiquée par les locomotives aux terminus et aux gares, en cours de trajet.

Marchandises inter-réseaux

Chargements empruntant les voies de deux transporteurs ou plus. Cet échange est appelé un mouvement inter-réseaux.

Matériel roulant

Se compose de wagons de marchandises et voitures de voyageurs que possède un transporteur ferroviaire; ne comprend pas les unités motrices.

Parcours de ligne

Déplacement de trains entre les terminus et les gares sur les lignes principales ou les embranchements du chemin de fer; ne comprend pas les manœuvres de triage.

Produit intérieur brut

Indicateur servant à déterminer la valeur des biens et des services produits dans un pays.

Produit intérieur réel

Produit intérieur brut exprimé en dollars constants.

Provenant d'autres sociétés ferroviaires au Canada

Marchandises provenant directement de raccordements ferroviaires canadiens et provenant d'autres modes de transport (autres que les traversiers d'automobiles), lorsque celle-ci sont acheminées à tarif conjoint jusqu'à destination ou lorsqu'un transport ferroviaire antérieur est indiqué.

Provenant de voies des États-Unis et destinées à des localités américaines

Marchandises passant de raccordements ferroviaires des États-Unis à des localités des États-Unis (trafic intermédiaire).

Provenant de voies des États-Unis et destinées à des localités canadiennes

Marchandises, provenant de raccordements ferroviaires américains ou transportées ou de ce côté-ci de la frontière par l'enquête et destinées à des localités canadiennes.

Rail-route

Au niveau du transport ferroviaire de marchandises, transport de semi-remorques routières ou de conteneurs chargés ou vides sur des wagons de marchandises.

Ratio d'autonomie financière

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par le total des actifs.

Ratio d'endettement

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio d'exploitation

Proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Ratio du fonds de roulement

Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Rémunération totale

La rémunération est le montant brut, avant les déductions aux fins d'impôt, versé aux employés, y compris les vacances, les jours fériés, les congés, etc. payés. La rémunération ne comprend pas l'augmentation salariale rétroactive qui, bien qu'elle soit versée dans l'année en cours, s'applique à une période antérieure.

RSWP

Remorque sur wagon plat: une forme courante de transport ferroviaire intermodal.

Seconde voie principale

Seconde voie d'une ligne à deux (ou trois, etc.) voies posées sur une même plate-forme et parallèle à la première voie principale.

Service des trains de travaux

Service non payant assuré par un train de la société.

STCC (Standard Transportation Commodity Code)

Le système de STCC est un système de codage à sept chiffres servant à classifier les produits ou les biens qui sont transportés ou qui peuvent l'être.

Tonnage des marchandises payantes

Statistiques du tonnage total des livraisons de marchandises payantes.

Tonne brute-kilomètre

Déplacement d'une tonne d'équipement de rail, d'équipement intermodal ou de marchandises sur une distance d'un kilomètre de voie; comprend tous les déplacements sur les voies du transporteur (sauf les opérations de triage) et les opérations des autres transporteurs.

Tonne-kilomètre

Déplacement d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

Trafic intermodal

Mouvement d'un chargement empruntant au moins deux modes de transport, plus particulièrement, marchandises transportées dans une semi-remorque routière ou un conteneur et transférées d'un wagon à d'autres modes de transport (habituellement des camions ou des navires) qui servent à effectuer le transport hors-rail des marchandises.

Trafic local

Trafic empruntant le même chemin de fer, du point d'origine au point de destination, et ne faisant l'objet d'aucun transfert.

Train

Un ou plusieurs éléments du matériel (locomotives haut-le-pied non comprises) dont le déplacement sur les voies est assuré par un moteur indépendant. Une voiture automotrice est un train au même titre qu'un train de marchandises de 100 wagons.

Train-heure

Temps qui s'est écoulé entre le départ du premier terminus et l'arrivée au dernier, moins le temps consacré aux manœuvres d'aiguillage en route.

Train-kilomètre

Déplacement d'un train sur une distance d'un kilomètre de voie.

Train marchandises-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par tous les trains, d'un terminus ou d'une gare à l'autre, pour le transport de marchandises payantes ou de marchandises de la compagnie; également, nombre de kilomètres parcourus par les trains composés de wagons de marchandises vides et par les trains composés d'une locomotive et d'un wagon de queue en parcours haut-le-pied. Les trains de marchandises qui remorquent des voitures de voyageurs sont considérés comme des trains de marchandises.

Train voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des trains de voyageurs transportant des voyageurs et des bagages, etc., ainsi que le nombre de kilomètres parcourus par des trains composés de voitures haut-le-pied.

Transport (par train ou non)

Inscription à l'horaire, contrôle et exploitation des trains et d'autres services connexes, exploitation des terminus et réparation des wagons et des unités motrices. Déplacement de marchandises de détail et par exprès.

Transport non-commercial

Matériaux et fournitures de la société transportés sans frais dans les trains de marchandises d'un chemin de fer particulier, pour son propre usage.

Transporteur

Quiconque autorisé à exploiter le chemin de fer.

Transporteur international

Transporteur exploitant au Canada et aux États-Unis.

Transporteur interprovincial

Transporteur exploitant dans plus d'une province ou d'un territoire.

Transporteur intraprovincial

Transporteur n'exploitant que dans une province ou un territoire.

Transporteur public

Offre au grand public un service de transport de marchandises ou de voyageurs moyennant rétribution.

Triage

Pratiqué par les locomotives de manœuvre aux gares de triage conçues à cette fin. Comprend les manœuvres aux terminus et les transbordements en gare.

Triage-kilomètre

Temps consacré au triage (minutage des manœuvres de triage) et converti en kilomètres à raison de 9,6 kilomètres à l'heure. Une minute correspond à une minute de travail de l'équipe de triage. Aux fins des présentes statistiques, le **service de manœuvre** comprend les opérations de transbordement.

Véhicule-kilomètre

Le déplacement d'un véhicule sur une distance d'un kilomètre.

Vitesse moyenne d'un train

Le nombre de trains-kilomètres divisé par le nombre de trains-heures. Le nombre de trains-heures peut comprendre le temps de triage en cours de trajet.

Voie d'évitement

Voie industrielle ou voie adjacente à la voie principale qui permet aux trains de se croiser et de doubler.

Voies et ouvrages

Toute opération liée aux éléments fixes de chemin de fer, y compris les voies et les chemins de roulement, les bâtiments, les signaux, les installations de communications et d'énergie, les terminus et les postes de carburant. Les activités comprennent la réparation et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement des éléments fixes de chemin de fer.

Voie industrielle

Voie de triage desservant une mine, une manufacture, une fonderie ou une usine.

Voie principale

Voie qui traverse une gare et relie une gare à une autre. Pour les lignes de triage et de terminus, la voie principale est toute voie dégagée pour le passage des trains.

Voiture de la direction

Voiture possédée ou louée par des transporteurs publics, ou appartenant à des particuliers voyageant gratuitement, aux fins d'affaires.

Voiture de train voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par les voitures d'un train de voyageurs en service, y compris le nombre de kilomètres parcourus par les voitures occupées et non occupées haut-le-pied.

Voiture de voyageurs

Voiture de train de voyageurs aménagée pour le transport des voyageurs, des bagages, etc.

Voiture-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des voitures en service de transport; comprend les voitures-kilomètres occupées et non-occupées. Les voitures-kilomètres faisant partie des trains de VIA sont déclarées tant par VIA que par le transporteur.

Voiture ordinaire

Voiture avec sièges ordinaires ou basculants destinée au transport des voyageurs durant le jour.

Voiture-salon

Voiture plus luxueuse que la voiture ordinaire, comportant des sièges pivotants et d'autres avantages; les voyageurs doivent verser un supplément.

Voyageur-kilomètre

Déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. S'obtient en multipliant le nombre de voyageurs transportés par la distance parcourue.

Voyageur payant

Voyageur admis dans un train contre paiement d'un billet.

Wagon chargé-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises dans des trains de marchandises et de voyageurs transportant des marchandises payantes ou non, et par le matériel de service de la société exclusivement pour des travaux.

Wagon couvert

Un wagon fermé comportant un toit et une porte pour les services généraux.

Wagon de particulier

Wagons de marchandises appartenant à des sociétés autres que ferroviaires et servant au transport de marchandises sur des lignes diverses; quelquefois appelés wagons privés.

Wagon de queue

Un wagon habituellement en queue d'un train de marchandises, réservé au personnel pour recevoir et transmettre des signaux, remplir des feuilles de route ou accomplir d'autres tâches.

Wagon de tête

Wagon d'un train de voyageurs pour le transport du courrier, des bagages, des journaux, du lait en boîte, etc.; ne compte aucun aménagement pour le transport des voyageurs.

Wagon de train marchandises-kilomètre

Kilomètres parcourus par les wagons chargés et vides d'un train de marchandises et les wagons de queue pour le service de transport.

Wagon-kilomètre

Déplacement d'un wagon de marchandises sur une distance d'un kilomètre.

Wagon-tombereau

Wagon muni de portes latérales et de parois de bout, utilisé pour le transport de marchandises telles que le sable, le gravier et le charbon.

Wagon-trémie

Wagon pour le transport de marchandises sèches en vrac dont les trappes permettent le déchargement par gravité de toute la charge.

Wagon vide-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises vides et des wagons plats chargés de semi-remorques routières ou de conteneurs sous contrôle ou propriété du chemin de fer et se déplaçant sans feuille de route, à l'exclusion de l'équipement réservé au service de la compagnie et ne servant qu'à effectuer des travaux.

How to get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David J. Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transport

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David J. Dodds, Directeur
Division des Transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

No other monthly report on the Canadian Economy has this much to offer

La seule publication à vous offrir autant d'information sur l'économie canadienne

Canadian Economic Observer

The most extensive and timely information source for people who want objective facts and analysis on the Canadian Economy... every month.

Current economic conditions

Brief, "to the point" a current update summary of the economy's performance including trend analyses on employment, output, demand and the leading indicator.

Feature articles

In-depth research on current business and economic issues: business cycles, employment trends, personal savings, business investment plans and corporate concentration.

Statistical summary

Statistical tables, charts and graphs cover national accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

Regional analysis

Provincial breakdowns of key economic indicators.

International overview

Digest of economic performance of Canada's most important trading partners — Europe, Japan and the U.S.

Economic and statistical events

Each month, CEO also publishes a chronology of current events that will affect the economy, and information notes about new products from Statistics Canada.

Consult with an expert

The names and phone numbers of the most appropriate Statistics Canada contacts are provided with each data table in the statistical summary; not only can you read the data and the analysis, you can talk to the experts about it.

The Canadian Economic Observer

(Catalogue no. 11-010) is \$220 annually in Canada, US\$260 in the United States and US\$310 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free at 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.



L'Observateur économique canadien

La revue la plus complète et la plus à jour qui soit pour les gens qui désirent des renseignements objectifs et une analyse de l'économie canadienne... chaque mois.

Les conditions économiques actuelles

Résumé bref et incisif de l'actualité économique du mois, comportant l'analyse des tendances de l'emploi, de la production, de la demande et de l'indicateur avancé.

Les études spéciales

Recherche approfondie sur les questions du domaine des affaires et de l'économie : cycles économiques, tendances de l'emploi, épargne personnelle, projets d'investissement et concentration des sociétés.

L'aperçu statistique

Tableaux, graphiques et diagrammes englobant les statistiques des comptes nationaux, de la production, de la demande, du commerce, de l'emploi et des marchés financiers.

L'analyse régionale

Ventilation par province des indicateurs économiques stratégiques.

Le survol de l'économie internationale

Un sommaire du rendement de l'économie des partenaires commerciaux du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis.

Événements économiques et statistiques

Chaque mois, L'OEC publie une chronologie des événements qui influenceront l'économie de même que des renseignements sur les nouveaux produits de Statistique Canada.

Consultez un expert

Les noms et numéros de téléphone des personnes-ressources figurent à chaque tableau de l'aperçu statistique; non seulement pouvez-vous lire les données et l'analyse, mais vous pouvez de plus discuter du sujet avec les experts de Statistique Canada.

L'Observateur économique canadien.

(n° 11-010 au catalogue) coûte 220 \$ l'abonnement annuel au Canada, 260 \$ US aux États-Unis et 310 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.

ORDER FORM

Statistics Canada Publications

MAIL TO:

**Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6**

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention _____

Address _____

City _____ Province _____

Postal Code _____ Tel. _____

FAX TO: (613) 951-1584

This fax will be treated as an original order. Please do not send confirmation.

METHOD OF PAYMENT

- ☐ Purchase Order Number (please enclose) _____
- ☐ Payment enclosed \$ _____
- ☐ Bill me later (max. \$500)

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA

Account Number

| | |
|-------------|---|
| Expiry Date | <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; margin-bottom: 2px;"></div> </div> <div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-bottom: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; margin-bottom: 2px;"></div> </div> </div> |
|-------------|---|

Signature _____

Client Reference Number _____

[illegible]

Version française de ce bon de commande disponible sur demande



Statistics Canada Statistique Canada

Canada[®]

BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

POSTEZ À :

**Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6**

(En caractères d'imprimerie s.v.p.)

Entreprise _____

Service _____

À l'attention de

Adresse _____

Ville _____ Province _____

Code postal _____ Tél. _____

TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584

Le bon télécopié tient lieu de
commande originale. Veuillez ne
pas envoyer de confirmation.

MODALITÉS DE PAIEMENT

- ☐ Numéro d'ordre d'achat (*inclure s.v.p.*) _____
- ☐ Paiement inclus _____ \$
- ☐ Envoyez-moi la facture plus tard (max. 500 \$)

Portez à mon compte : ☐ MasterCard ☐ VISA

Nº de compte

Date d'expiration

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

Signature _____

Numéro de référence du client

[illegible]

This order coupon is available in English upon request



Statistique Canada Statistics Canada

Canada^{ca}

THE MARKET RESEARCH HANDBOOK 1992

The fastest way to get off to a good start !

Brainstorming with your colleagues produces some great marketing ideas. But which ones will you use? The **Market Research Handbook 1992** can help you narrow your options before you commit any more time and resources to developing your strategy.

This handbook is the most comprehensive statistical compendium on Canadian consumers and the businesses that serve them. It helps you to identify, define and locate your target markets.

Looking for . . .

. . . socio-economic and demographic profiles of 45 urban areas?

. . . revenue and expenditure data for retailers and small businesses?

The **Market Research Handbook 1992** has it all . . . and more. It provides information on:

- personal spending
- size and composition of households
- wages and salaries
- investment in Canadian industries
- labour force in various industries
- industry and consumer prices

It has been one of our bestsellers since 1977 for the simple reason that it offers such a range and depth of market data. Save time and money when you're looking for data or data sources, keep the **Market Research Handbook 1992** close at hand for easy reference.

The **Market Research Handbook 1992** (Cat. no. 63-224) is \$94 (plus 7 % GST) in Canada, US\$113 in the United States and US\$132 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster service fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

LE RECUEIL STATISTIQUE DES ÉTUDES DE MARCHÉ 1992

Pour partir du bon pied !

Des séances de remue-ménages jaillissent d'excellentes idées de commercialisation. Mais lesquelles choisir ? Le **Recueil statistique des études de marché 1992** peut vous faciliter les choix avant que vous n'engagiez plus de temps et de ressources à l'élaboration de votre stratégie.

Ce recueil statistique est le plus exhaustif qui soit sur les consommateurs canadiens et les entreprises qui les servent. Il vous aide à définir et situer vos marchés cibles.

Vous cherchez . . .

. . . des profils socio-économiques et démographiques de 45 régions urbaines ?

. . . des données sur les recettes et les dépenses de détaillants et de petites entreprises ?

Le **Recueil** contient tout cela . . . et plus encore :

- dépenses personnelles
- taille et composition des ménages
- traitements et salaires
- investissements par secteur d'activité économique
- population active par secteur d'activité
- prix de l'industrie et de la consommation

Si c'est l'un de nos succès depuis 1977, c'est parce qu'il vous renseigne en long et en large sur le marché. Pour économiser temps et argent, vous ne sauriez vous en passer.

Le **Recueil statistique des études de marché 1992** (n° 63-224 au catalogue) coûte 94 \$ (TPS de 7% en sus) au Canada, 113 \$ US aux États-Unis et 132 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



Now More Than Ever, Strategic Planning Requires Reliable Trade Information . . .

. . . And We've Got It.

At the International Trade Division, Statistics Canada, we edit, compile and analyse data from hundreds of thousands of Customs documents each month. Available on tape, printouts, microfiche, diskettes or publications, these statistics can serve to:

- ✓ determine market shares
- ✓ identify domestic and foreign market trends
- ✓ forecast inventory and plan production
- ✓ describe merchandise trade

Do You Need A Special Report Designed To Meet Your Specific Needs?

We've Got It.

If you are interested in one commodity or a certain country you may wish a monthly, quarterly or annual report on exports/imports. We can tailor a report just for you. Data variables include:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| ✓ U.S. state of destination | ✓ quantity shipped |
| ✓ mode of transport | ✓ HS class |
| ✓ country origin/destination | ✓ value of commodity shipped |

Do You Need Comprehensive World Trade Data? We've Got It!

Our World Trade Database presents a complete matrix of country to country trade flows for 160 countries, 600 commodities and 300 industries. That's the most comprehensive database of comparable trade data available today.

Do You Need A Complete Database of Timely Trade Statistics?

We've Got It!

TIERS, our new software package provides data on over 15,000 commodities for 200 countries at the most detailed level for imports and exports. It is updated monthly, just 48 hours after the data are released and allows you immediate access to quantity, value, province, year and U.S. state code variables.

Put Our Data To Work For You!

To receive a free copy of the Catalogue of Products and Services available from the International Trade Division or to talk with a technical consultant about how we can help you, please contact:
Trade Information Unit
International Trade Division
9-B2 Jean Talon Building
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario K1A 0T6
Tel: (613) 951-9647
Fax: (613) 951-0117

Aujourd'hui plus que jamais, la planification stratégique nécessite des renseignements fiables sur le commerce . . .

. . . Et nous les avons.

À la Division du commerce international de Statistique Canada, nous vérifions, rassemblons et analysons chaque mois les données de centaines de milliers de documents douaniers. Les statistiques sur bande, sur sortie imprimée, sur microfiche, sur disquette ou sous forme de publications peuvent servir à:

- ✓ déterminer les parts de marché
- ✓ dégager les tendances sur les marchés intérieurs et étrangers
- ✓ gérer les stocks et planifier la production
- ✓ décrire le commerce de marchandises

Avez-vous besoin d'un rapport spécial répondant parfaitement à vos besoins?

Nous l'avons!

Si vous vous intéressez à une marchandise ou à un pays particulier, un rapport mensuel, trimestriel ou annuel sur les exportations/importations vous serait peut-être utile. Nous pouvons vous produire un rapport sur mesure. Les données peuvent être présentées en fonction des variables:

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ✓ état américain de destination | ✓ quantité expédiée |
| ✓ valeur des marchandises expédiées | ✓ classe du SH |
| ✓ pays d'origine/de destination | ✓ mode de transport |

Avez-vous besoin de données sur l'ensemble du commerce mondial?

Nous les avons!

Notre Base de données sur le commerce mondial donne accès à une matrice complète de données sur les flux des échanges pour 160 pays, 600 groupes de marchandises et 300 branches d'activité. Cette base de données comparables sur le commerce est la plus complète qui soit.

Avez-vous besoin d'une base de données complète offrant des statistiques actuelles sur le commerce?

Nous l'avons!

TIERS est notre nouveau progiciel donnant accès à des données très détaillées sur les importations et les exportations, et ce pour 200 pays et plus de 15,000 marchandises. Les mises à jour s'effectuent mensuellement, à peine 48 heures après la diffusion des données, ce qui vous permet d'accéder sans délai aux variables quantité, valeur, province, année et code d'état américain.

Mettez nos données à votre service!

Pour recevoir gratuitement le Catalogue des produits et services de la Division du commerce international ou pour consulter un expert technique qui vous renseignera sur ce que nous avons à vous offrir, veuillez communiquer avec:
Sous-section de l'information sur le commerce
Division du commerce international
9-B2 immeuble Jean-Talon
Tunney's Pasture
Ottawa (Ontario) K1A 0T6
Tél. : (613) 951-9647
Télé. : (613) 951-0117